N° 311. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

NUMERO EXCEPTIONNEL — 28 PAGES
UN SUPPLÉMENT EN COULEURS

25 Août 1904
50 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

LA COURSE TOULOUSE-PARIS

Le vainqueur Léonce D..., félicité par un cul-de-jatte

(Voir l'article page 68e.)

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL - PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro : Stations Tuileries, Palais-Royal)
et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES
DEMARIA FRÈRES Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")
Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au
COALTAR SAPONINÉ Le Beuf
son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.
Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES
Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

PRENEZ GARDE, Ma
vous commencez à grossir, et grossir
vieillir. Prenez donc tous les jours
dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre
restera ou redeviendra svelte. — Le f
50 dragées est expédié franco par le LABORA
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-post
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT C
Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bou

AUTOMOBILES
GILLET-FOREST
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

65 ANNÉES DE SUCC
Alcool de Menthe de
RICQLÈS
SEUL VÉRITABLE ALCOOL de MENTH
CALME la SOIF et ASSAINIT l'E
Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOM
la CHOLÉRINE
EXCELLENT pour les DENTS et la TOILE
PRÉSERVATIF contre les ÉPIDÉMI
EXIGER du RICQLÈS
HORS CONCOURS, PARIS 19

LE CONCOURS DE TOURISME
organisé par
Gladiator
est ouvert à tous
Envoi gratuit du Règlement sur demande adressée à GLADIATOR, au Pré-St-Gervais (Seine)
3.000 francs de Prix : Motocyclette, Bicyclettes, Tandems GLADIATOR etc.

ASTHME et Catarrhe Guéris par les Cigarettes ou la Poudre (Boîte 2 fr.) ES

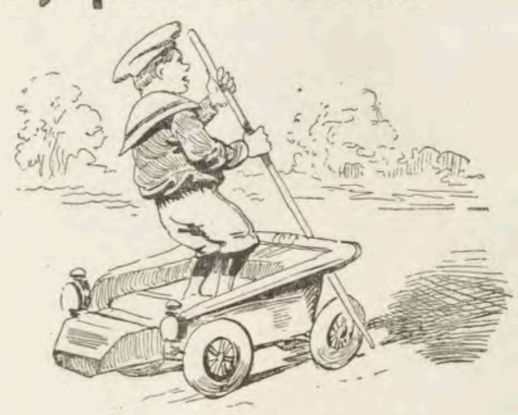
AUGMENTEZ votre VIGUE
DISSIPE LA FATIGUE, ÉVITE LE SURMENA
en prenant avec ou sans boisson, 4 Capsules de
GLYCÉROQUININE DE KÜGL
qui réunit les propriétés toniques du quinquina à
des glycérophosphates. — Prix : 2f. 50
Envoi fco contre mandat, ou contre remboursement, 0f. 5 c. en
Expéditeurs et Gros : KÜGLER, 44, Rue de Monceau,

Envoi Franco du Catalogue contenant 428 Fig.
PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

La Semaine Comique, par Henriot.

— Méfiez-vous... il y a une battue de chasseurs d'ours, aujourd'hui, dans la montagne!

— Comment, un enfant de 24 mois, vous ne la trouvez pas avancé, monsieur Boireau.
— Vous ne pouvez pas le comparer madame, avec ce qu'on peut obtenir d'un cheval de deux ans.



Projet de Toto pour le Concours de Champigny : automobiles sans moteurs pour les enfants.

— Papa, qu'est-ce qu'on appelle un court-circuit?..
— Mais, mon ami, ce n'est pas précisément le Tour de France!

MOTO-NAPHTA
ESSENCE SPÉCIALE POUR AUTOMOBILES
En Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

MERCEDES
PALACE

C. L. CHARLEY
70, Avenue des Champs-Élysées — PARIS
TÉLÉPHONE : 509-36, 549-77

Orléans — Loiret
P. MÈRE DE CHANTILLY
Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ
SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
Guérison rapide et sûre des Boiteries, Ecarts Efforts, Vessigons, Molettes Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.
Effet gradué à volonté — Pas de traces.
LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ
Est le meilleur purgatif pour ous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ
Dite Trésor du Sportsman.
Liniment révulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux
La bouteille : 5 fr — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO (ESTRES et VERS DU CHEVAL) 3 fr. la Boîte

MANUFACTURE du CHRONOMÈTRE FRANÇAIS
"LE ROYAL"
FONDÉE EN 1883
ACIER et VIEIL ARGENT 25 fr.
ENVOI A L'ESSAI 10 JOURS
GARANTIE : 10 ANS

SOCIÉTÉ du CHRONOMÈTRE "LE ROYAL"
UNION FRANÇAISE à BESANÇON
ENVOI du CATALOGUE GRATUIT de tous genres de MONTRES

Chenil de la Gare d'Auteuil
Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

NICKELEZ VOUS-MÊME
INSTANTANÉMENT sans Piles ni Accessoires
SANS MERCURE NI CYANURE
La Boîte de 500 grammes franco contre mandat de 6f 75
Colonies et Etranger, la différence de port en plus.
OZANNE, 29, Rue Le Peletier, 29, PARIS.
AVEC LA NICKLÉINE

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

MOTOBLOC
Simplicité, Solidité, Sécurité, Visite facile
UN SEUL CARTER. ATTAQUE DIRECTE, 8 ENGRENAGES EN TOUT
CHASSIS 10-12 CH. 6.400 FR.
102, rue des Vivants, BORDEAUX
239, boulevard Péreire, PARIS

PLAQUES Nouveautés Photographiques
ÉTABLISSEMENTS POULENC Frès
9, Rue du 4 Septembre PARIS
CADETT

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

AUTOUR DES SPORTS

LE RUBAN ROUGE

Parmi les sportsmen dont la dernière promotion a orné la boutonnière du ruban de la Légion d'honneur, il faut citer M. Adrien Guyon, dont nous donnons ci-contre la photographie et un médaillon dû à notre collaborateur Louis Perrée.

M. ADRIEN GUYON

Adrien Guyon est un escrimeur convaincu. Fait du fleuret, de l'épée et du sabre indifféremment. On l'a vu paraître dans les trois armes au cours du même assaut public. Est le fondateur et le président de la Société " le Sabre " et c'est à cette qualité, plus sans doute qu'à celle de lieutenant de cavalerie de réserve, qu'il doit son ruban. Sous son impulsion vigoureuse, le " Sabre " pris un rapide développement et la séance du Nouveau-Cirque, ce printemps, en fut la démonstration pratique. On y applaudit de vigoureux assauts de sabre à cheval, après de la haute école féminine. De méchantes langues avaient trouvé, dans ce mélange, la raison de l'interdiction faite aux officiers de prendre part au tournoi du Palais-Royal. La décoration d'Adrien Guyon fait justice de ces malveillantes insinuations et il faut chercher ailleurs — on a, du reste, trouvé — les causes déterminantes de la décision ministérielle.

LA MORT DE KAESER

La série noire continue. Après Elkes, Breton, Goernemann, Oreggio, Dangla, voici que Kaeser, le stayer-sprinter allemand bien connu, vient de trouver tragiquement la mort sur la piste de Plauen, au cours d'une épreuve de 100 kilomètres qu'il disputait contre Robl. L'accident provient d'un éclatement du pneu de la roue avant. Le malheureux coureur tomba si malheureusement sur le ciment qu'il se brisa la clavicule.

Transporté à l'hôpital, on découvrit chez Kaeser de nombreuses lésions internes et son état ne faisant qu'empirer il mourut la semaine dernière sans avoir repris connaissance. Kaeser, que les Parisiens avaient surnommé le " Bouledogue " était marié depuis deux mois avec la sœur de Doerflinger, le coureur bien connu.

LE COUREUR ALLEMAND KAESER QUI VIENT DE SE TUER SUR LA PISTE DE PLAUEN.

LA FÊTE DU CLUB DES SPORTS ATHLÉTIQUES

Pour fêter l'inauguration de son terrain de Saint-Ouen, le Club des Sports Athlétiques conviait dimanche les nombreux athlètes de l'U. S. F. S. A. à disputer quelques épreuves interclubs qui ont présenté un très réel intérêt.

LES FRÈRES MOCHÉ
arrivés premiers dead-heat dans la course de 12 kilomètres.

Presque tous les coureurs engagés se sont présentés sous les ordres du starter, et un public nombreux s'est intéressé aux belles luttes disputées sous ses yeux.

Le clou de la réunion, l'épreuve de fond, disputée sur 12 kil., est revenue — naturellement — aux frères Moché, qui, une fois de plus, ont franchi la ligne d'arrivée la main dans la main. C'est en Choussat, du C.S.A., qu'ils ont trouvé la plus grande résistance, mais ce bon routier n'a pu mieux faire qu'en finissant à 50 mètres de ces éternels premiers.

LA COURSE DE PARIS-DIEPPE

Dimanche a été disputée pour la dixième fois la course interclubs Paris-Dieppe organisée par l'Association Vélocipédique d'Amateurs. A l'instar des années précédentes, elle remporta le plus vif succès. L'épreuve comprenait deux catégories : 1° vitesse, 2° vétérans. La catégorie vitesse a été gagnée par Lécuyer, de l'A. V. A. qui a couvert les 160 kilomètres du parcours en 5 h. 37 m., battant Marcel Cadolle arrivé deuxième. Mathurin, également de l'A. V. A., a remporté la catégorie vétérans en 5 h. 40.

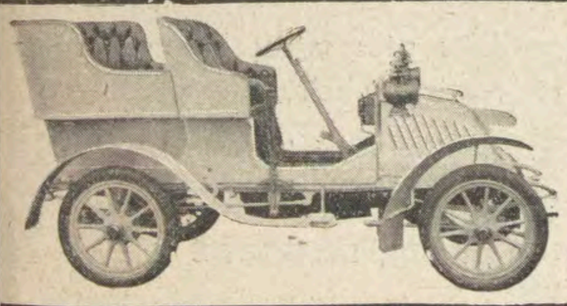
PARIS-DIEPPE.
Le départ de la catégorie vitesse.

PARIS-DIEPPE.
Le départ de la catégorie vétérans.

Magasin de Vente : 232, BOULd PEREIRE, PARIS. Téléph. 558.28.

L. EDELINE
Concours d'Antidérapants (S.-et-O.) : PRIX D'HONNEUR
Pneumatiques pour Cycles, Voitures, Automobiles.
Fournitures Générales de Caoutchouc pour l'Industrie.

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS
PROSPER LAMBERT
NANTERRE (Seine) Téléphone 31
Les plus jolies,
Les plus élégantes,
Les moins chères.



Modèle 1904, 9 chevaux, 2 places... ... ... 4.950 fr.
— — 4 places... ... ... 5.200 fr.
— 12 chevaux, 2 places... ... ... 7.500 fr.
— — 4 places... ... ... 7.900 fr.

CHASSEURS!!!! DEMANDEZ
TÉLÉPHONE 819-28
380 f.

ARMURIER bte s. g. d. g.
12, Bd Saint-Michel
PARIS
SES FUSILS ÉJECTEURS A 380 Frs
et ses cartouches à poudre pyroxilée M.R.S.T.
Douilles demi cuirassées : QUALITÉ EXTRA Cal. 12 . 24 fr. Cal. 16 . 22 fr. Cal. 20 . 21 fr
Douilles Saumon : PREMIÈRE QUALITÉ Cal. 12 19 fr. Cal. 16 17 fr. Cal. 20 15 fr. 50
CHEZ FLOBERT
CATALOGUE FRANCO

23, Avenue de la Grande-Armée PARIS
Automobiles
RICHARD-BRASIER
PREMIER des Éliminatoires Françaises
GAGNANT de la
Coupe GORDON-BENNETT (1904)

Le Costume Idéal féminin pour l'Automobile
UN GRAND CONCOURS D'ACTUALITÉ
ORGANISÉ PAR Femina
Lire le numéro de *Femina* du 1er Septembre 50 centimes

OFFICIERS MINISTÉRIEL

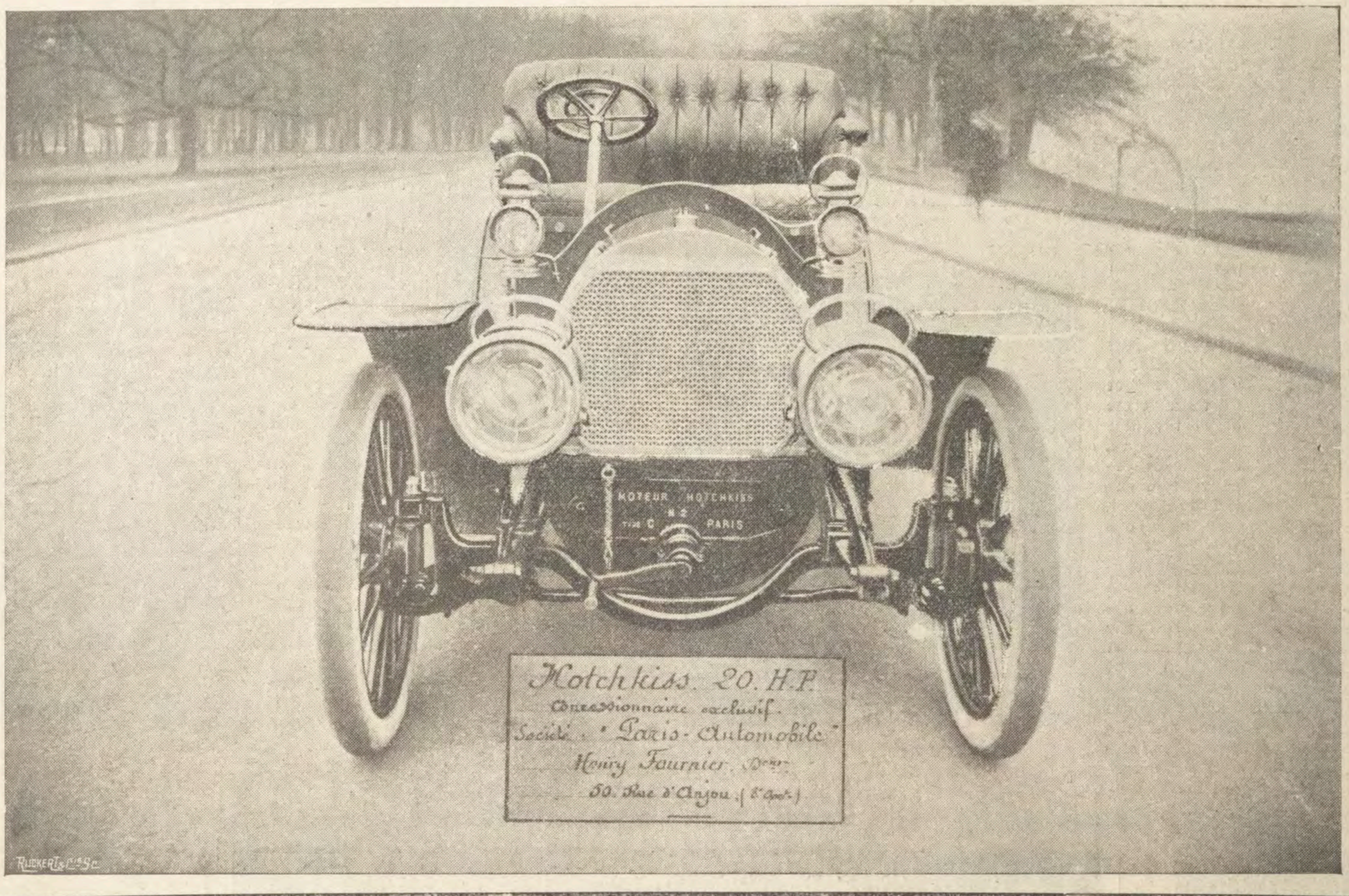
POITIERS (Vienne).
Ligne de Paris à Bordeaux, à 4 h. 30 minute Paris.
A VENDRE
UNE TRÈS BELLE PROPRIÉTÉ
de rapport et d'agrément, située à 1 kilomè Poitiers, comprenant :
MAISON D'HABITATION TRÈS CONFORT et de construction récente, nombreux bâtime servitudes, PARC, jardins fruitier et potager. la Ville dans toute la propriété.
TRÈS BELLE CARRIÈRE DE SAB
de première qualité, nouvellement ouverte e gros rapport. Gisements importants. Explo facile.
Contenance totale : 3 hectares 50 ares. Clos de murs.
S'adresser à M. Jolly, expert, rue Cloche-Per à Poitiers, ou à Me Griffon, notaire à Th (Deux-Sèvres).

A VENDRE au Tribunal de Pont-l'Evêque (Cal le 5 Septembre 1904, à midi précis.
DEUX GRANDS ÉTABLISSEMENTS D'ÉCURIES DE COU
(occupés par écuries Aumont et de Schickl
GRANDE PROPRIÉTÉ avec maisons d'habi jardin, grand Pa
A CHANTILLY (OISE) avenue de la Gar
Mises à prix totalisées : 320.000 francs.
VILLA SIMONIAN, A TROUVILLE (Cal sur la plage. Mise à prix : 60.000
S'adresser à Mes Domin et Depret, avoués à l'Evêque ; Guinat, notaire à Caen.
A Paris, à Mes Guyot-Sionnest et Engrand, a Delorme, notaire.
A Chantilly, à Mes Balezeaux, not., et Joly,

Lire MUSICA

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

HOTCHKISS



LE PLUS BEL ASSORTIMENT DE

Cartes Postales

ILLUSTRÉES

SE TROUVE : 9, AVENUE DE L'OPÉRA, PARIS

Dans la "Salle d'Exposition" de *Femina*, *Musica* et la *Vie au Grand Air*. On y trouve aussi les

DERNIERS ROMANS PARUS

ainsi que tous les

GUIDES, CARTES

POUR SPORTSMEN, CHAUFFEURS, TOURISTES, ETC.

Prix défiant toute concurrence

NE PAS ACHETER UN FUSIL SANS AVOIR VU ET ESSAYÉ LE

Westley-Richard

SEUL CONCESSIONNAIRE POUR LA VENTE :

J. LEFEBVRE, armurier, 101, rue Saint-Lazare, PARI

MATÉRIEL COMPLET DE PHOTOGRAPHIE **KODAK**

SANS CABINET NOIR

Comprenant : Un Appareil KODAK se chargeant EN PLEIN JOUR

avec les Manuels d'instructions

Une Machine KODAK à développer EN PLEIN JOUR

Les pellicules et les produits nécessaires pour exécuter les 12 premiers clichés.

DEPUIS **24 fr. 50**

En vente dans toutes les bonnes Maisons de fournitures photographiques.

CATALOGUE ILLUSTRÉ GRATIS SUR DEMANDE

EASTMAN KODAK

Société anonyme Française au Capital de 1.000.000 de Frs

PARIS 5, Av. de l'Opéra 4, Pl. Vendôme | LYON 26 et 28, Rue de la République | BRUXELLES 36, Rue du Fossé-aux-Loups

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 18 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.
Changement d'adresse, 0 fr. 75.

25 Août 1904 — N° 311
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (Ier)

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, la ligne. . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

(Cliché Vérascope Richard)

LA TRAVERSÉE DE LA MANCHE A LA NAGE. — HOLBEIN AVANT LE DÉPART

Pour la cinquième fois, Holbein, le célèbre nageur anglais, a tenté, la semaine dernière, la traversée de la Manche à la nage. Malheureusement, le recordman a échoué une fois de plus dans sa tentative. Pris de douleurs intestinales, Holbein dut quitter la mer après avoir couvert environ vingt milles, ayant ainsi franchi plus des 4/5 du détroit. On lui prête l'intention de faire sous peu une sixième tentative. Notre photographie représente Holbein sur la plage de Lydden-Spout, quelques minutes avant sa mise à l'eau.

(Voir l'article pages 696 et suiv.)

LA COURSE TOULOUSE-PARIS

*La formidable randonnée pédestre, organisée par notre confrère l'*Auto. *entre vingt marcheurs triés sur le volet, est un des plus gros événements de la saison sportive.*

Venir de Toulouse à Paris (737 kilomètres) à pied, presque sans arrêts, presque sans sommeil, est une performance athlétique peu banale, sur laquelle il convient d'insister. Nous avons laissé, ici, aux croquis photographiques que nous avons fait prendre sur la route, le soin de raconter pour nos lecteurs l'histoire de cette longue épreuve. Un de nos collaborateurs, qui a suivi à plusieurs reprises de longues courses à pied et fait une notable partie du parcours de Bordeaux-Paris de l'an dernier, et de Paris-Toulouse, cette année, leur donnera ici les impressions qui demeurent et la morale qui se dégage d'un semblable spectacle. Nous espérons que les uns et les autres mettront en valeur, comme il convient, les performances remarquables des vainqueurs et souvent aussi des vaincus de semblables épreuves.

◆ ◆ ◆

Léonce D... et Huet traversant le pont Louis-Philippe, à Cahors.

Les concurrents

La *Vie au Grand Air* vous les a montrés, la semaine dernière, dans leur occupation journalière. Ce ne sont pas des milliardaires américains, n'est-ce pas? Ils sont cocher, terrassier, camelot. La "matérielle" leur est dure à gagner. Vous n'y trouverez pas l'amateur dilettante, qui va s'amuser à risquer sa chance dans la course, quitte à abandonner son prix, s'il arrive premier; point, non plus, le serviteur ou l'employé d'un rentier sportif qui assure, pendant toute la course, un service complet de masseurs, soigneurs, etc., pour l'unique gloire de voir arriver son poulain.

Tous ceux qui partent viennent la défendre leur chance, risquer le gros coup, qui amènera peut-être la fortune ou la gloire, des engagements dans les départements.

Depuis longtemps, ils se sont entraînés; ils sont habitués à passer des nuits blanches, à faire de longues étapes.

Le moment de l'épreuve arrive; ils ont déjà perdu pas mal de temps à se préparer, ils vont perdre huit jours à courir. Ils quittent Paris, et s'en vont, cahotés sur les planches du chemin de fer, ayant dans leurs poches leurs économies, pour payer les frais en cours de route. Ils y ajoutent les promesses d'entraîneurs qu'ils ont reçues, une bouteille d'embrocation et une paire de savates de rechange; et voilà généralement, complété par leur désir d'arriver et leur énergie, le fond maigre sur lequel ils appuieront leurs efforts de demain et... des jours suivants.

Entraîneurs, soigneurs

De telles épreuves paraîtraient des crimes, si la fin n'était pas là pour démontrer que des hommes arrivent, et arrivent même en bon état. Alors, seulement, on s'aperçoit qu'elles sont nécessaires, à de rares intervalles, pour montrer jusqu'à quel point la carcasse d'un homme peut être solide, et sa volonté tenace. Tandis qu'elles se disputent, c'est un véritable calvaire pour les concurrents ou ceux qui bénévolement ou par curiosité suivent pendant quelques kilomètres.

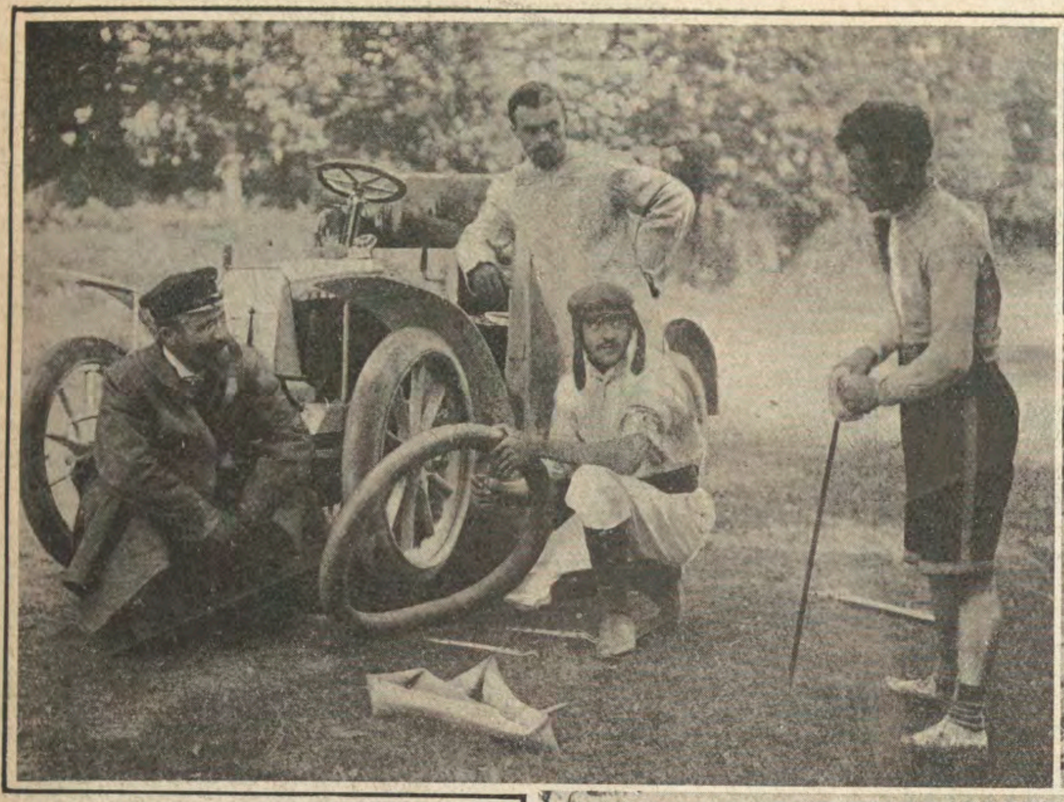
Le concurrent est parti de Paris sursaturé de promesses d'entraîneurs. Tout le monde l'entraînera. Il se découvre des amis en quantité. Eliminons de ce flot tous ceux qui hésitent à faire les frais du déplacement, pour aller le prendre à Toulouse, où à Bourges seulement. Eliminons ensuite tous ceux qui sont animés des meilleurs sentiments, mais que leurs forces trahissent au bout de quelques kilomètres. Eliminons les curieux, les volontés faibles, les maladroits, ceux qui n'ont aucune idée de la façon de soigner un homme. Que reste-t-il? Peu de chose, ou rien. La réussite d'un homme, dans une course pareille, tient à une veine, à un accident, à la rencontre d'un homme intelligent. Au départ,

Le vieux père Marquestan, le doyen des concurrents, demande son chemin à un menuisier, un peu avant Cahors.

En arrivant à Cahors, Lésy n'oublie pas ses amis et jette à la boîte aux lettres quelques cartes à eux destinées.

Ramogé, sur la route d'Uzerches

Ce coin de route est un des plus pittoresques du parcours.



Marius s'arrête sur la route, près de Donzenac, pour regarder une auto en panne.

Léonce D..., interviewé en cours de route par un contrôleur de la course.

son soigneur attitré le suit, et va avec lui le plus longtemps possible. Ensuite, c'est généralement le néant ou l'inconnu. On n'imagine pas l'importance d'un entraîneur dans une course de ce genre. Et pourtant, savez-vous qui a amené Léonce D..., le vainqueur de Toulouse-Paris, de Lamotte-Beuvron à Paris (150 kil.)? C'est un brave garçon du pays, dont j'ignore même le nom, qui s'est tout d'un coup mis à côté de lui et lui a dit : " Je t'accompagne ", et ne l'a pas lâché.

Je voudrais voir une pareille épreuve disputée par quelques hommes seulement, auxquels on assurerait, dès le départ et jusqu'à l'arrivée, un service de soigneurs et d'entraîneurs parfaits.

Péguet sur la route, un peu avant Bourges.

Sur la route. L'homme en course

Le départ est charmant et gai; les coureurs sont frais. Les plus jeunes partent en vitesse; les vieux routiers partent à la marche, faisant fond uniquement sur leur résistance. Les contrôles, installés dans des cafés, sont des tohus-bohus où on acclame, où tout le monde conseille au hasard, pour " avoir parlé au premier ou au second : " Du bouillon! " " Du café! " " Un bifteck! " " Du chaud! " " Du froid! " " Saignant! " etc. — les fausses nouvelles y circulent à foison.

Sur la route, entre les petits pays, c'est terrible. Pas de bruit. De jour ou de nuit, de nuit surtout, le concurrent va et mange du kilomètre, entouré d'un maigre peloton. S'il n'a pas de soigneurs sérieux, il est perdu. Lorsqu'il s'arrête, on ne sait ce qui peut être utile au coureur, surtout après quelques centaines de kilomètres. Alors, machinalement, il retire ses escarpins à semelles de corde, répand sur les muscles racornis de ses jambes une préparation huileuse, nettoie ses pieds, avale un bouillon avec des œufs, paye d'un geste dolent, et repart.

Comment ils dorment ?. Jamais, en principe. Dans Bordeaux-Paris, Péguet est resté cinquante heures sans repos. DansToulouse-Paris, Léonce D... ne s'est jamais arrêté plus de deux heures. Une fois seulement deux heures, exceptionnellement.

Ce qu'ils mangent ? Léonce D... n'a mangé que des œufs, 40 à 50 par jour.

Comment ils marchent ? Si vite que seuls les solides peuvent les suivre

Dans le village de Pelacoy, Bagt. s'arrête pour gober un œuf, tandis que son entraîneur Verdelet récupère ses forces à son côté.

A la tombée de la nuit, Cibot s'arrête sur la route de Limoges pour recevoir les soins de son entraîneur.

Péguet se repose sur une borne, à 2 kilomètres d'Issoudin.

Péguet est arrivé deuxième à Paris (737 kilomètres en 149 heures).

cher. Des bicyclettes, des automobiles l'attendent. Des bouquets vont à sa rencontre. Une équipe de chanteurs vient le réveiller et l'entraîner.

Péguet, l'an dernier, marcha 30 kilomètres dans la nuit; à l'arrivée, accompagné par 30 gosiers gueulards, qui hurlaient sur la route :

Solo :
Encore un p'tit verre de vin
Pour nous mettre en route!
Encore un p'tit verre de vin
Pour nous mettre en train !

Chœur :
Ceux qui voudront s'en aller, s'en iront.
Ceux qui voudront rester, resteront.

Paroles entraînantes, dont je regrette pendant 30 kilomètres. Entre Orléans et Paris, si on déduit les arrêts, Léouce D..., qui est un marcheur et ne court pas, a presque fait, j'en suis sûr, 6 kilomètres de moyenne. L'an dernier, Péguet et Lafitte trottaient encore après Dourdan. Après 300 kilomètres de course, Cibot a fait encore, par moments, cette année, du 7 et du 9 à l'heure soutenu. C'est fou. Il y en a qui vont avec deux cannes, d'autres avec une seule. Léonce D... avait à la main un stick dont il saluait les gens qui l'acclamaient près de l'arrivée.

L'arrivée du premier

Ah ! qu'elle est belle, après tant de souffrances ! De Paris, des groupes sportifs se sont détachés pour venir le chercher. Des bicyclettes, des automobiles l'attendent. Des bouquets vont à sa rencontre. Une équipe de chanteurs vient le réveiller et l'entraîner.

Péguet, l'an dernier, marcha 30 kilomètres dans la nuit; à l'arrivée, accompagné par 30 gosiers gueulards, qui hurlaient sur la route :

Solo :
Encore un p'tit verre de vin
Pour nous mettre en route!
Encore un p'tit verre de vin
Pour nous mettre en train !

Chœur :
Ceux qui voudront s'en aller, s'en iront.
Ceux qui voudront rester, resteront.

Paroles entraînantes, dont je regrette de ne pouvoir donner ici la musique, tour à tour engageante ou énergique.

Cette année, les refrains n'ont pas changé beaucoup, et de Versailles à Paris, Léonce D... est arrivé, soutenu par un chœur qui disait ;

Solo. — Où est Léonce D... ?

Chœur. — Il est premier !

Solo. — Où est Péguet ?

Chœur. — Il est dernier !

Hélas ! Ingratitude. Ce sont peut-être les mêmes qui, l'an dernier, chantaient : "Où est Péguet ? — Il est premier ! — Où est Lafitte ? — Il est dernier !" On chante aussi : "Encore un pat'lin d'passé, V'là Léonce D...qui passe!" Ou "On dit qu'y y a un ! Pourquoi y a-t-y un ? " etc., etc., et on arrive. Mais, le plus beau chanteur que j'aie vu, dans de semblables épreuves, est celui qui, tout vert d'une nuit blanche, alors que Léonce D... mangeait tranquillement à Ville-d'Avray, lui dit: " J'en ai mis, cette nuit, du gosier, hein ? Eh bien, écoute, maintenant, au repos, je vais te chanter quelque chose de joli ". Et il chanta, d'une belle voix, la *Voix des chênes*.

Léonce sourit, remercia, tout en continuant de nous conter sa course dont il se rappelait les moindres détails. Il pensait à..., non, je ne vous dirai jamais à quoi pensait un homme qui avait 730 kilomètres dans les jambes. Vraiment, il était trop frais.

ANDRE FOUCAULT.

Marius arrêté devant la borne limitrophe des départements du Cher et de l'Indre

Marius est arrivé troisième à Paris (737 kilomètres en 149 h. 14).

Accompagné d'une escorte imposante d'amis et de curieux, Léonce D... fait son entrée dans Orléans.

A Ville-d'Avray.

Léonce D..., qui arrive en tête, est tout heureux de pouvoir quitter ses chaussures et se reposer pendant une heure.

Léonce D... arrive premier à Ville-d'Avray, au milieu d'une véritable grappe humaine qui fait le plus chaleureux accueil au vainqueur de Toulouse-Paris (737 kilomètres en 142 heures).

Léonce D..., accompagné de sa femme, quitte le vélodrome pour prendre un repos bien gagné.

Avant l'Ouverture de la Chasse - Conseils de prudence

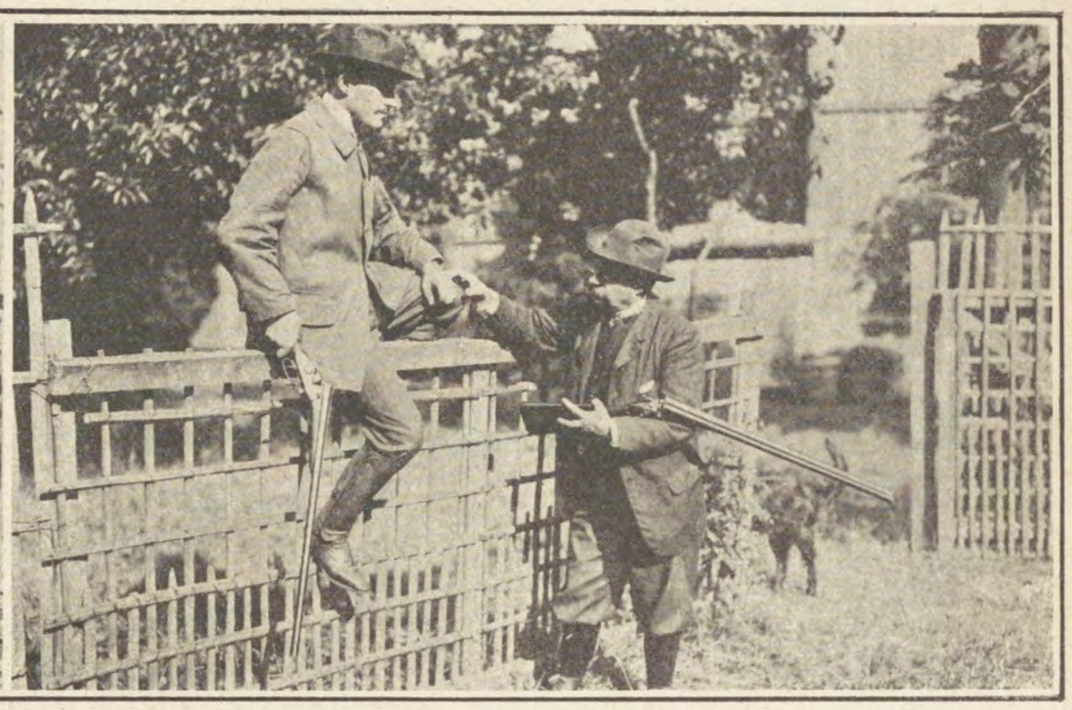
Quelques jours seulement nous séparent de l'ouverture de la chasse. Les disciples de saint Hubert sont dans la joie, car ils vont pouvoir enfin taquiner le lièvre et le perdreau. Malheureusement, à l'instar de tous les autres sports, la chasse est pratiquée par beaucoup d'imprudents qui ignorent les règles les plus élémentaires du tireur et dont l'inexpérience est souvent la cause d'accidents regrettables.

A ce propos, nous avons cru intéressant de publier ici une série de photographies représentant quelques-unes des bonnes et mauvaises positions du chasseur. C'était, croyons-nous, la façon la plus claire et la plus précise de démontrer les avantages des bonnes positions et les dangers des mauvaises. Aux novices, à ceux qui vont faire leurs débuts comme chasseurs d'en savoir tirer profit.

Mauvaise position lors d'un repos entre deux battues.
Voici deux chasseurs qui risquent de se tuer mutuellement ; l'un peut recevoir des charges de plomb dans le ventre, l'autre dans la tête.

Excellente position, au contraire.
Les fusils sont tenus régulièrement ; si, pour une cause ou pour une autre, les coups partaient inopinément, les plombs se perdraient en l'air. Donc, aucun danger.

Un des instants critiques
est celui où l'on est obligé de sauter par-dessus une barrière, une haie ; ces deux positions sont mauvaises et dangereuses.



Bonne position pour sauter une haie.
Les chasseurs ont déchargé leur fusil et ont même pris la précaution de faire basculer la crosse.

Mauvaise position pour attend e la battue.
Le premier chasseur tient son fusil penché en avant, le doigt sur la gâchette ; l'autre porte l'arme sous le bras. Le moindre mouvement peut faire partir les chiens.

Deux bonnes positions d'attente.
Les tireurs observent les mouvements des batteurs pour n'épauler qu'au moment propice.

***

BORDEAUX-PARIS HIPPIQUE

LE RAID INTERNATIONAL DE LA *VIE AU GRAND AIR* ET DE LA *FRANCE DE BORDEAUX ET DU SUD-OUEST*

LES ENGAGEMENTS

Les engagements pour le Raid Hippique International Bordeaux-Paris sont reçus tous les jours aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er), de 9 heures à midi et de 2 heures à 6 heures.

Nous enverrons à toute personne qui en fera la demande le Règlement et une feuille d'engagement du Raid Hippique International.

Des bulletins d'engagement sont à la disposition des sportsmen aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris.

Le secrétaire du Comité d'organisation du Raid se tient à la disposition des concurrents tous les lundis, de 10 heures à 11 heures du matin, et les jeudis, de 4 heures à 5 heures, aux bureaux de la *Vie au Grand Air*.

M. Guignot, secrétaire adjoint du Comité d'organisation du Raid Hippique, se tient tous les mercredis et vendredis, de 4 heures à 6 heures, à la disposition des concurrents aux bureaux de la *France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 10, rue Porte-Dijeaux, à Bordeaux, où sont également reçus les engagements.

EXTRAITS DU RÈGLEMENT OFFICIEL

ART. 2. — Aucun engagement n'est valable s'il n'est accompagné du montant du droit d'inscription, qui est fixé à *100 francs ;* la moitié de l'entrée, soit 50 francs, sera remboursée aux concurrents dont la déclaration de forfait aura été reçue le 20 septembre, avant 4 heures du soir.

ART. 6. — *Les concurrents devront suivre exactement l'itinéraire indiqué, sous peine de disqualification.* L'itinéraire fixé est le suivant : Bordeaux, Libourne, Coutras, Angoulême, Cognac, Saintes, Rochefort, La Rochelle, Niort, Poitiers, Châtellerault, Tours, Blois, Orléans, Dourdan, Versailles.

Soit : 800 kilomètres environ.

ART. 13. — Le départ de l'épreuve sera donné à Bordeaux le **9 OCTOBRE 1904**. Tous les concurrents devront être arrivés à Bordeaux le 6 octobre, dans la matinée, pour les opérations de classement de départ, photographie, établissement du signalement.

VALEUR DES PRIX

Prix d'honneur : *Titre de Champion du monde de la route.*

3.000 fr. + le prix de la Section, **2.000** fr. = **5.000** fr.

Prime offerte par le Lloyd anglo-français au naisseur du cheval champion de la route (au cas où ledit naisseur serait inconnu, la prime reviendra au Syndicat hippique de la région d'élevage). . . . . 200 fr.

1re SECTION (attelée)

1er prix . . . . . **2.000** fr.

Prime au naisseur du cheval vainqueur (au cas où ledit naisseur serait inconnu, la prime reviendrait au Syndicat hippique de la région d'élevage). . . . . 100 fr.

2e prix . . . . . **1.500** fr.

3e prix . . . . . **1.000** fr.

2e SECTION (montée)

1er prix . . . . . **2.000** fr.

Prime dans les mêmes conditions que pour la première section. . . . . 100 fr.

2e prix . . . . . **1.500** fr.

3e prix . . . . . **1.000** fr.

PRIX OFFERTS

Par M. Méré, de Chantilly, pharmacien vétérinaire à Orléans :

au 1er cheval monté qui atteindra Orléans . . . . . 150 fr.

au 1er cheval attelé qui atteindra Orléans . . . . . 150 fr.

Prix offert par M. Jacques Duhaut au premier cheval ou jument, poney ou ponette d'origine landaise arrivé à Paris. . . . . 50 fr.

LE POIDS DES VOITURES

De nombreux concurrents, qui nous avaient envoyé leur engagement, nous ont adressé une réclamation au sujet du poids des voitures : l'article 18 avait été modifié et spécifiait un poids variable de la voiture suivant la taille du cheval. Comme des concurrents avaient commencé l'entraînement de leurs chevaux avec certains modèles de voiture, les membres du comité présents à Paris et réunis aux bureaux de la *Vie au Grand Air* ont décidé d'accepter ladite réclamation et de laisser les concurrents libres de choisir le type de voiture qui leur conviendrait le mieux, excluant toutefois le sulky de course. Donc, tous les modèles de voitures seront admis, à l'exception du sulky de course. Ce sera aux concurrents de trouver la meilleure voiture de route ; l'épreuve n'en deviendra que plus intéressante. Mais il est bien entendu que la voiture, si légère soit-elle, devra être un type de route.

Pour le Comité :

Le secrétaire général, PAUL MÉGNIN.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

RÉSULTATS DU NEUVIÈME CONCOURS. — NOTRE DIXIÈME CONCOURS. — CHAMPIONNATS CYCLISTES DU MONDE.

Le succès de notre concours sur Toulouse-Paris a dépassé encore tous les précédents. Aussi le dépouillement a-t-il été des plus laborieux et la " lutte " entre les pronostiqueurs d'autant plus acharnée, que le leader de la course s'est du moins, sur la fin du parcours, maintenu aux environs des horaires établis par les compétences du sport pédestre.

C'est en effet

à 11 h. 46 m. 15 s. du matin

le dimanche 21 août, que Léonce D... a franchi le point fixé, c'est-à-dire la grille de Picardie, à la sortie de Versailles.

Le pronostiqueur qui s'est le plus approché de l'heure exacte est ***M. F. Gastine, 221 bis, boulevard de Strasbourg, à Boulogne-sur-Seine,*** qui a indiqué 11 h. 45 m. 30 s. et remporte ainsi les *cent francs* en espèces attribués au premier.

Fait à noter et qui montre bien que la lutte a été serrée, c'est par 3/5 de seconde que le pronostiqueur classé second est battu. C'est ***M. Louis Rafaillad, 63, rue Saint-Rémy,*** à Meaux, qui a indiqué 11 h. 47 m. 0 s. 3/5 et recevra vingt-cinq francs.

Voici les noms des cent pronostiqueurs qui se sont le plus approchés des deux vainqueurs :

Beudoit (Romorantin), Capitre (Vimoutiers), Laffont (Carbone), Jésus (Reims), Nolot (Versailles), Millot (Orléans), Fonta (Carcassonne), Pofique (Paris), Doutres (Perpignan), Lelièvre (Havre), Vincent (Versailles), Turmeau (Tours), Daniel (Saumur), Pelaquier (Nîmes), Barbier (Château-Thierry), Levallois (Paris), Royer (Saint-Julien-en-Genevoix), Schmith (Reims), Leroy (Gournay-en-Bray), Roussel (Caudebec-les-Elbeuf), Roth (Reims), Guérin (Tours), Viarry (Pau), Billet (Chizy), Raffin (Thézy), Loefer (Paris), Dœuvre (Fleurieu-sur-Saône), Molinari (Menton), Mirri (Menton), Faton (Marseille), Verbiert (Ostende), Beausire (Roubaix), Heurtel (Berne), Marsal (Cognac), Claveille (Paris), Le Berre (Lannion), Grandjean (Rambouillet), Mantel (Nice), Patau (La Seyne), Muller (Genève), Rech (Toulouse), Maffre (Béziers), Momenceau (Versailles), Marière (Paris), Couturier (Bordeaux), Thomassin (Saint-Aubin), Jacquemin (Reims), Perdra (Générac), Ramondou (Toulouse), Leconte (Paris), Viton (Marseille), Thévenon (Grenoble), Valet (Roubaix), Chabrié (Verdun), Salis (Cette), Vaillant (Meaux), Carrère (Bordeaux), Pruède (Dignac), Halbronn (Paris), Chivasse (Nîmes), Polonat (Lyon), Martin (Evran), Drouet (Sedan), Vuye (Mouscron), Noquet (Lille), Lyon (Paris), Baudouin (Paris), Forcy (Saint-Denis-de-Piles), Morlance (Narbonne), Fighera (Nice), Chappard (Paris), Lavallé (Lyon) Combardel (Noisiel), Paul (Paris), Rivaut (Nice), Ameglio (Menton), Lamazère (Agen), Aymes (Autun), Tinville (Dieppe), Combes (Nîmes), Giraudeau (Royan), Morlet (Landrecies), Daguenet (Etampes), Changea (Bordeaux), Broyer (Marseille), Barre (Aucamville), Roux (Taverny), Faure (Paris), Guido (Menton), Henry (Troyes), Mermet (Lyon), Salvan (Toulouse), Bie (Charenton), Barberis (Menton), Fassio (Menton), Cuvellier (Villeneuve-la-Garenne), Guérain (Tours), Marendat (Tarare), Glandenay (Beaune), Deneubourg (Nanterre), Mariage (Gournay-en-Bray).

Rappelons maintenant les conditions du concours suivant, le dixième dont la clôture aura lieu la semaine prochaine et qui a trait, nous l'avons dit, aux

CHAMPIONNATS CYCLISTES DU MONDE

à courir les 3, 7 et 10 septembre, sur la piste du Crystal Palace, à Londres.

Le grand meeting classique comporte, on le sait, quatre championnats : vitesse amateurs et professionnels, demi-fond amateurs et professionnels, championnats dans lesquels toutes les nations sportives vont se trouver représentées. Il s'agit pour nos pronostiqueurs de deviner

QUELLES SONT LES NATIONS

qui enlèveront les trophées si enviés. Subsidiairement et au cas de dead-heat, nous demandons à nos lecteurs de répondre en outre à une autre question qui servira à déterminer le classement exact.

Voici d'ailleurs les trois questions qui constituent le concours :

1° **Entre combien de nations se partageront les quatre Championnats du Monde 1904?**

2° **Quelles seront ces nations?**

3° **Quel sera le temps du Championnat de 100 kilomètres professionnels (entraînement par motocyclettes légères)?**

Suivant la tradition, les réponses doivent nous parvenir par

cartes postales et non autrement

Le concours sera clos le vendredi 2 septembre, c'est-à-dire que les cartes postales devront porter le timbre de la poste, en date dudit jour, au plus tard. Le gagnant du concours recevra **CENT FRANCS** en espèces, le second **vingt-cinq francs.**

LA SEMAINE DE TROUVILLE

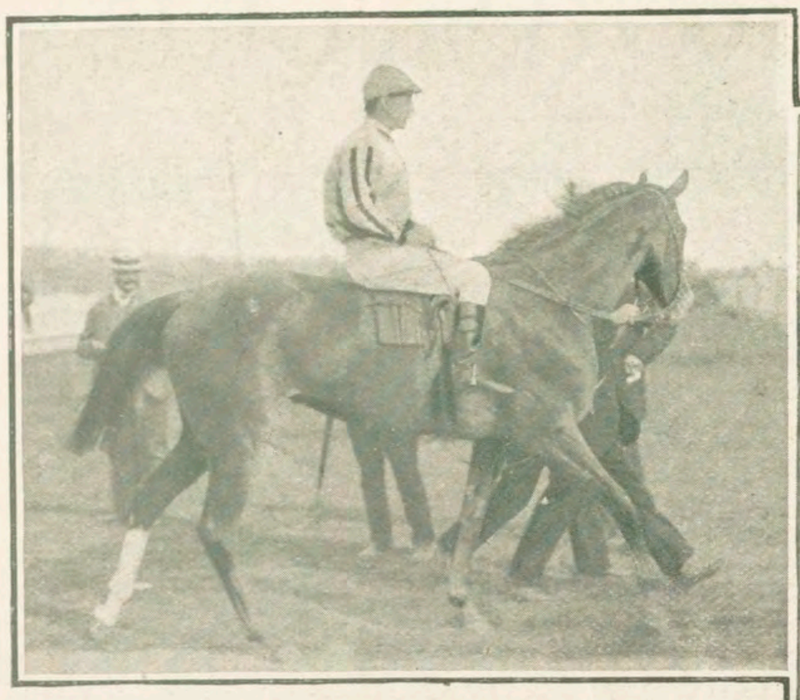
LE GRAND PRIX DE DEAUVILLE. — LA RENTRÉE DU VAINQUEUR.

Turenne, 3 ans, par Le Hardy et Closerie. Éleveur, M. Camille Blanc· propriétaire, M. W.·K. Vanderbilt; entraîneur, W. Duke; jockey, Ransch.

Dans une grande épreuve classique, lorsque le favori gagne, sportsmen et public sont satisfaits. Le Grand Prix de Deauville, remporté par Turenne sur Lorlot, Réveillon et Rataplan, fut un succès bien mérité pour le cheval de M. W.-K. Vanderbilt, qui avait pris la seconde place dans le Grand Prix de Paris, derrière l'imbattable Ajax, à M. Ed. Blanc

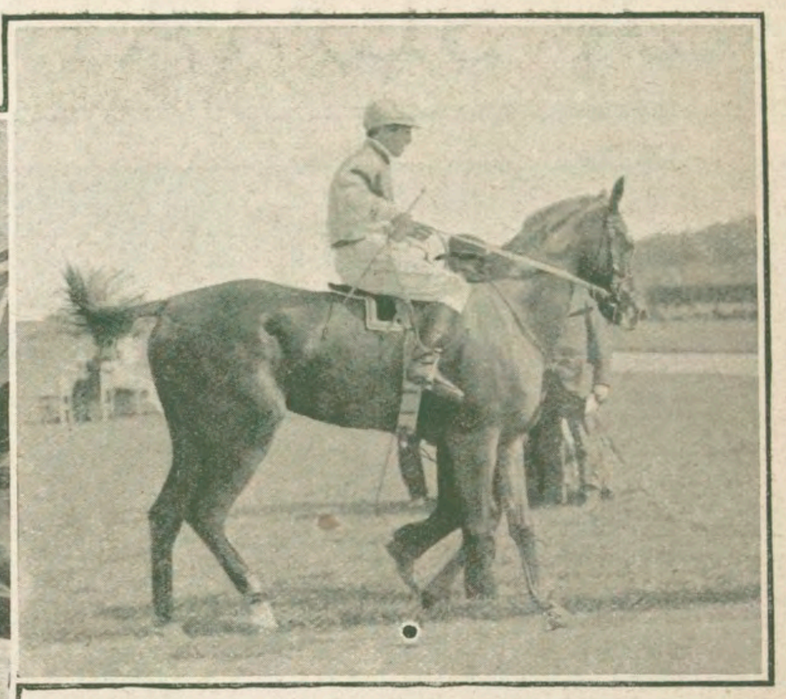
****

LES COURSES



Antilope
par Frontier et Autruche, à M. J. Gadola. Entraîneur, Dodd ; jockey, J. Reiff. Gagnante du Prix des Roches-Noires (18 août).

Avant le Prix du Pays-d'Auge (Cabourg).
L'entraîneur Ellijah Cunnington et les jockeys Bellhouse et Crickmere.



Tebessa
par Clamart et Token, à M. Jean Stern. Entraîneur, W. Pratt ; jockey, Crickmere. Gagnante du Prix de Tourgeville (18 août) et du Prix du Sporting-Français (21 août).

La Semaine de Deauville

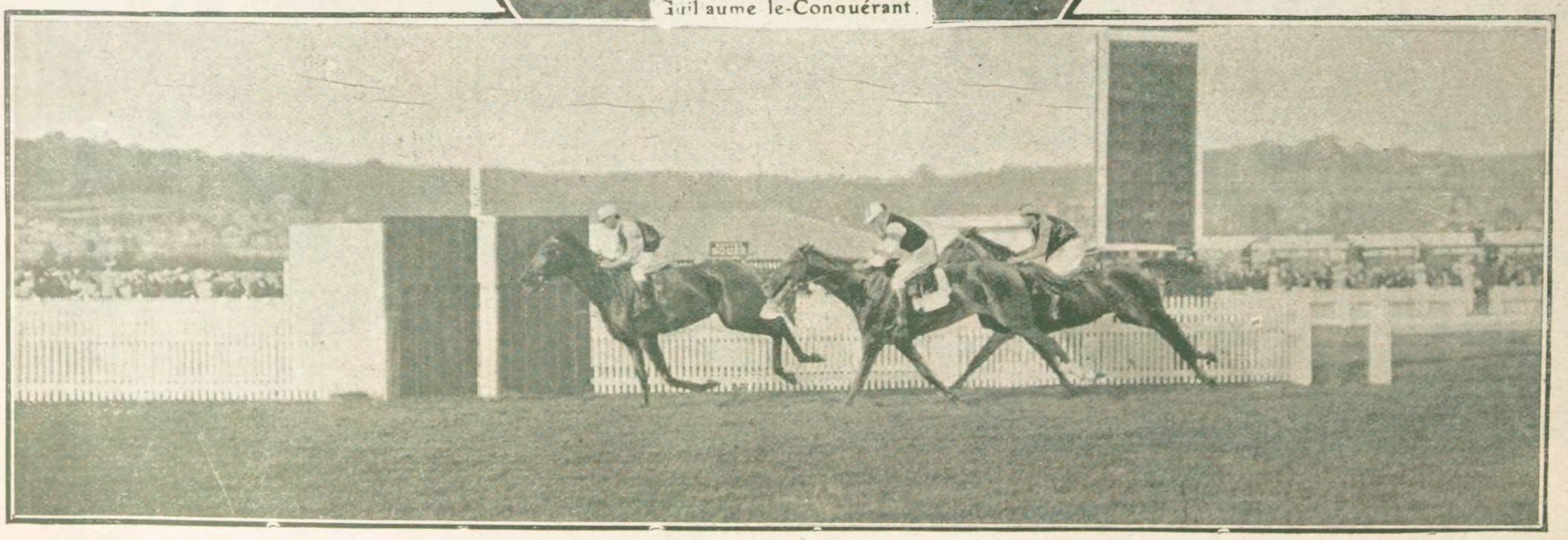
Le Grand Prix de Deauville

Le Grand Prix de Deauville marque la fin du meeting ou presque, car les deux journées qui le terminent, bien que comportant des épreuves intéressantes, comme le Prix de la Touques pour les deux ans, le Grand Handicap de Deauville et le Grand Steeple, passent presque inaperçues depuis surtout que le meeting de Bade a pris une si grande importance que bien des sportsmen quittent les bords de la Touques pour la Forêt-Noire.

◆ ◆ ◆

Si le comité des courses de Deauville veut conserver au Grand Prix son prestige de grande épreuve classique, il devra suivre le mouvement et porter son allocation à 100.000 francs. C'est que les Sociétés sportives gâtent un peu les propriétaires et les habituent, depuis deux ou trois ans, aux grosses allocations. Nous avons aux programmes de nouvelles épreuves bien dotées à Longchamp, un nouveau prix de 100.000 francs à Maisons-Laffitte, un prix de 100.000 francs à Vichy, etc., etc., et malgré tout, les propriétaires iront toujours là où ils peuvent avoir chance de gagner une somme plus forte. Cela est si vrai, qu'un de nos plus sympathiques propriétaires, bien connu aussi pour son désintéressement, a préféré déclarer forfait pour une pouliche qui pouvait prétendre à la victoire, car elle venait, sur la côte normande, de se révéler comme une des meilleures de l'année, se tenant le raisonnement suivant : elle peut gagner le Prix d'Amphitrite à Dieppe, le Prix Vermeille au Bois, le Prix de Flore à Maisons, soit un total dépassant de plus de la moitié la valeur du Grand Prix de Deauville. Et combien d'autres ont pu raisonner de même ! 40.000 francs, ce n'est plus suffisant aujourd'hui pour réunir un champ nombreux. Du reste, dimanche, six chevaux seulement sont venus se ranger sous les ordres du starter. Heureusement, un concurrent anglais, Uninsured, à M. J. Hare, monté par son propriétaire, avait passé le détroit, ce qui conserva ainsi à l'épreuve son caractère international. De ces six concurrents, trois seuls pouvaient prétendre à la victoire, deux d'entre eux

L'arrivée du Prix Guillaume-le-Conquérant.



L'arrivée du Prix de Pont-l'Evêque (18 août) (Handicap. — 10.000 fr. — 3.400 m.).
En tête, Gahzal, par Little Duck et Gavotte, à M. Caillault. Entraîneur, R. Carter junior ; jockey, J. Reiff. Marsan, à M. Schenckel, second ; La Feria, au comte Le Marois, troisième.

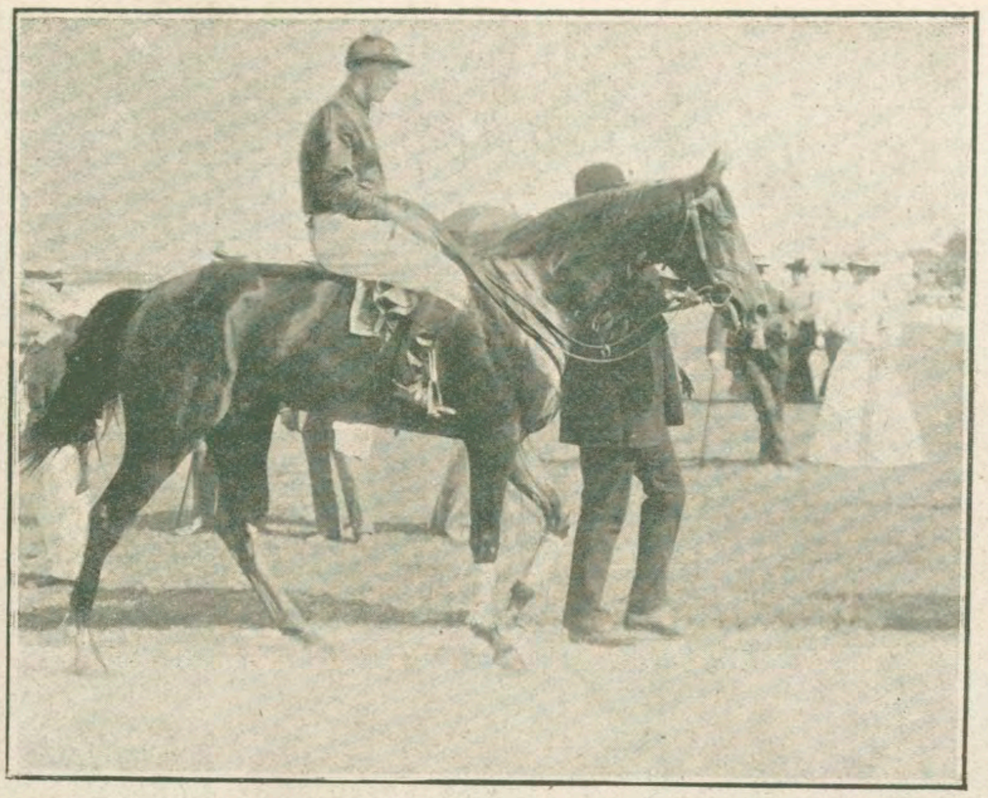
étant très indiqués par leurs performances antérieures : Turenne à M. W.-K. Vanderbilt, Rataplan au comte de Moltke-Hvitfeld ; quant à Lorlot, à M. Lepaute, sa défaite récente par Rataplan ne lui donnait qu'une médiocre chance contre ces deux adversaires ; et cependant, Lorlot a seul menacé le vainqueur, Turenne, et Rataplan, visiblement fatigué par les courses très dures qu'il venait de fournir, s'est effondré aux trois quarts du parcours.

J'ai déjà dit à plusieurs reprises que lorsque O'Connor veut s'en donner la peine, c'est une de nos meilleures cravaches. Dimanche, il était dans un de ses bons jours et il a monté Lorlot en maître, sachant profiter des incidents du parcours et venant au bon moment attaquer le leader. Il était à prévoir que la lutte serait circonscrite entre Turenne et Rataplan ; en effet, ce fut dès le départ un duel entre les deux chevaux. O'Connor, qui connaissait Rataplan pour l'avoir monté lors de ses récentes victoires, attendit avec une remarquable patience l'issue du duel, et dès qu'il vit le cheval du comte de Moltke-Hvitfeld baisser pied, il actionna vigoureusement le fils de Winckfield's Pride qui répondit avec courage aux sollicitations de son jockey. Ransch, qui montait Turenne, fut surpris de cette attaque imprévue ; en quelques foulées, Lorlot était à sa hauteur, mais heureusement le fils de Le Hardy s'employa généreusement, avec ce courage dont il avait déjà donné la preuve contre Ajax dans le Grand Prix, et finalement l'emportait d'une courte tête. Réveillon, à M. Caillault — qui pour son âge portait un poids de plume — venait sur la fin enlever la troisième place à Rataplan. L'anglais a fait une course très quelconque.

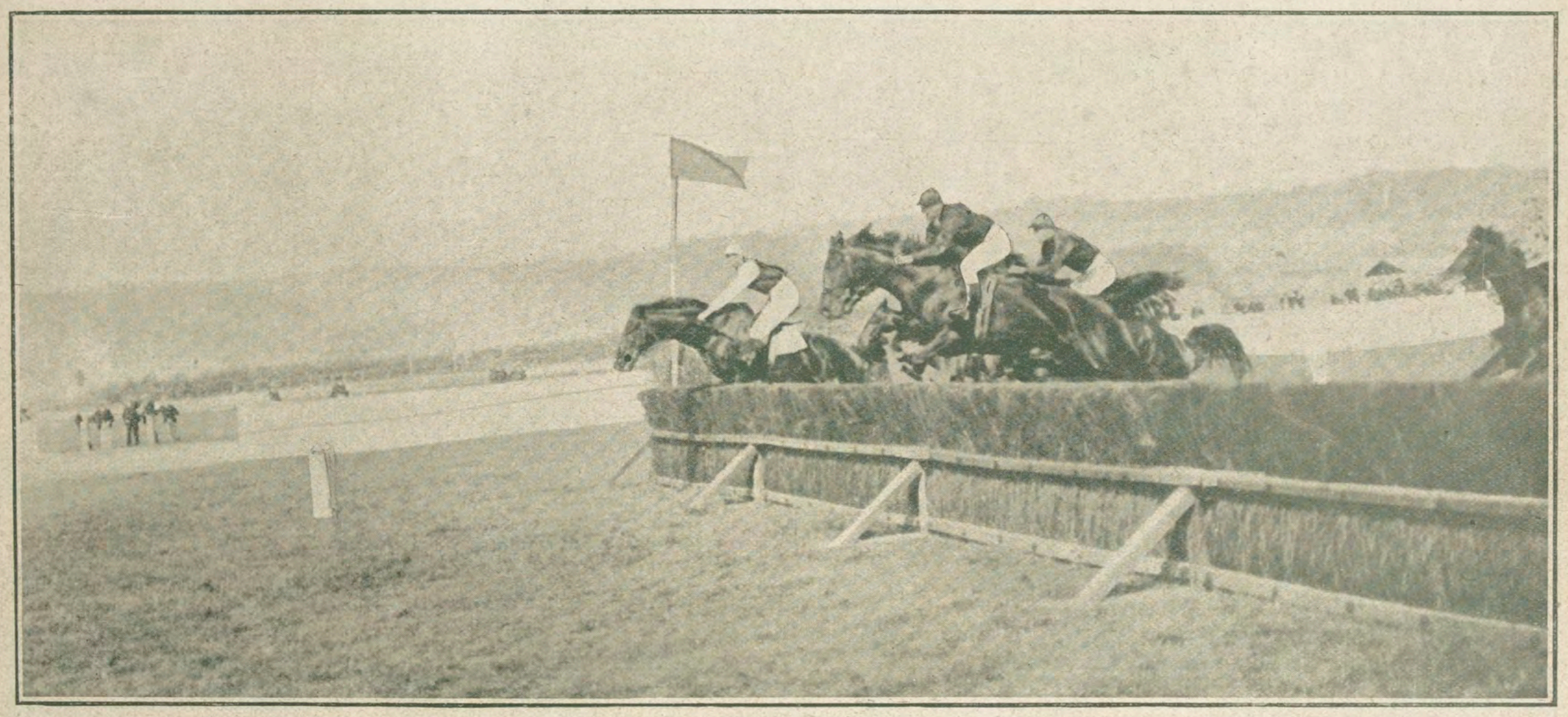
M. Vanderbilt, lorsqu'il réclama Turenne, a fait une des plus heureuses réclamations que nous ayons vues depuis celle de Maximum par M. de Brémond. M. Camille Blanc, en éleveur consciencieux, a laissé du reste partir cette année plusieurs de ses bons chevaux : outre Turenne, de l'élevage de Joyenval, je citerai Kaimer qui remporta si brillamment de nombreux handicaps, et Tunique qui, sous les couleurs A. Carter, a gagné dimanche le prix de Fervacques et mise à réclamer pour 8.000 francs a été réclamée pour 12.000 francs par M. le comte de la Boutetière. Mais M. Camille Blanc se dit avec juste raison que si de bons chevaux partent de ses écuries, son haras lui en fournira d'autres. Le véritable succès de la journée du Grand Prix a été pour la jeune écurie de plat de M. Jean Stern et son très habile entraîneur, l'ancien grand jockey Willy Pratt. La casaque blanche, étoile bleue, a triomphé dans trois épreuves, dont deux réservées aux jeunes chevaux.

En somme, on ne peut nier la parfaite régularité des épreuves de cette saison ; tous les bons chevaux gagnent ou sont à l'arrivée, et malgré la formidable cavalerie — numériqu m nt parlant — des entraîneurs américains, c'est encore le classique entraînement anglais qui triomphe dans toutes les grandes épreuves et dans la plupart des épreuves secondaires.

Pendant cette semaine deauvillaise, propriétaires et entraîneurs n'ont pas eu un instant de repos ; des courses presque tous les jours à Deauville, Cabourg, Pont-l'Evêque, et après les courses, les ventes de yearlings aux succursales du Tattersall français ou de chez Chéri. On a dit que ces ventes avaient eu moins de succès, cette année ; cependant, les quelques-unes que j'ai suivies m'ont permis de juger que les yearlings se vendaient tout aussi cher que les années précédentes ; il y a eu certes quelques enchères modestes, mais il en est toujours ainsi. En tous les cas, pas un yearling sain et net ne s'est



Le Bitoug, vainqueur du Prix du Polo. (Course de haies. — 5.000 fr.).



Le Prix du Polo (20 août). (Course de haies. — 5.000 fr. — 2.600 m).
Le saut de la haie des Tribunes.

Grand-Duc, vainqueur du Prix St-Pierre-Azif (6.000 fr. — 2.600 m.)

M. Lepaute. Chéri. Ed. Cunnington. M. De Gheest. Cte de Pontavice. M. Jacques Dreyfus. M. Ducuron. M. B

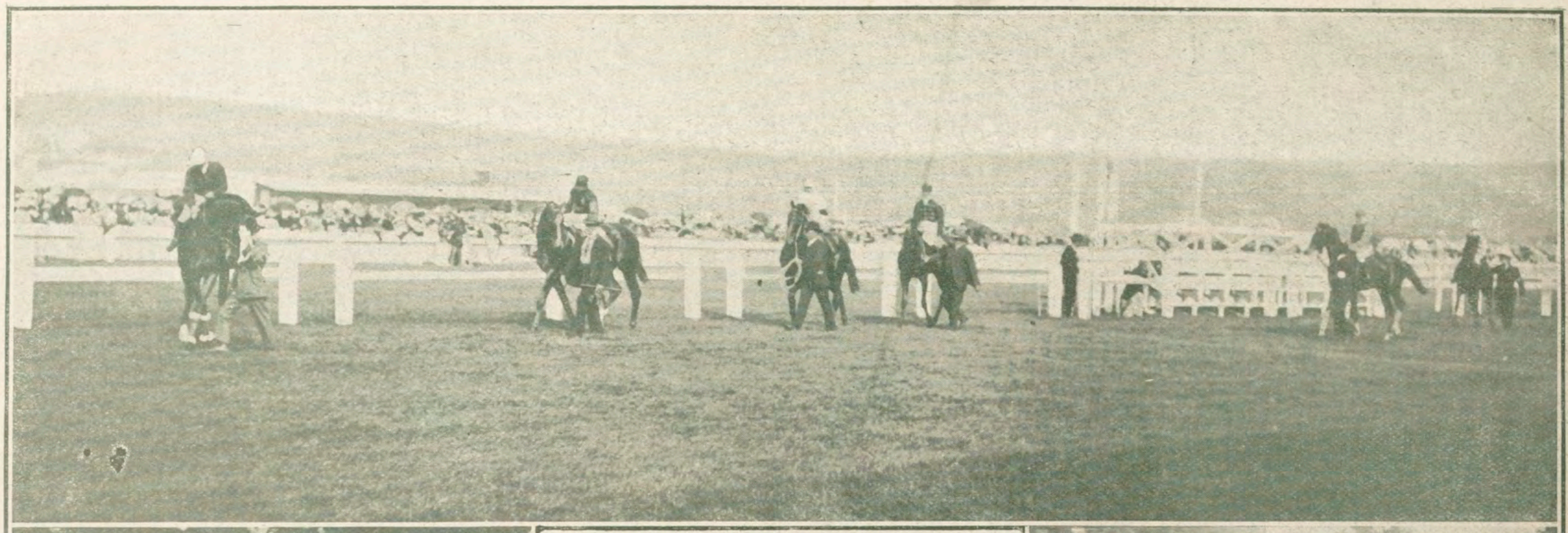
LA GRANDE SEMAINE A DEAUVILLE. — UE

Comme chaque année, les ventes de yearlings furent très suivies à Deauville aux succursales du Tattersall français et de chez Chéri. Ces établissements furent, pendant la semaine c courses, le rendez-vous obligé de tous les propriétaires et entraîneurs en déplacement sur la côte normande. Les enchères furent assez disputées et quelques yearlings furent retirés à des

M. Arthur Veil-Picard. M. J. Merle. W. Flatman. Cte A. Le Marois. M. Bonnet. M. X. Balli. M. d'Ockuysen Le marquis de Castelbajac. (Cl. Lagrange.)

VENTE DE YEARLINGS A L'ÉTABLISSEMENT CHÉRI.

assez élevés, entre autres Flying Star, une pouliche de Flying Fox, retirée à 90.000 francs. Si cette pouliche marche sur les traces des Ajax, des Gouvernant, des Val d'Or et des Jardy, celui qui l'aurait payée plus de 100.000 francs n'aurait pas fait une plus mauvaise affaire que M. Edmond Blanc, achetant pour un million l'étalon Flying Fox.



Le défilé au Grand Prix de Deauville (40.000 fr. — 2.600 m.).

En tête, Uninsured, à M. Hare ; puis Lorlot, à M. Lepaute ; Turenne, à M. Vanderbilt ; Rataplan, au comte de Moltke-Hvitfeldt ; Réveillon, à M. Caillault et Ignorantin, à M. Charron.

M. Vanderbilt. **Avant le Grand Prix.**

M. W.-K. Vanderbilt, propriétaire du vainqueur Turenne, discute les chances de son crack.

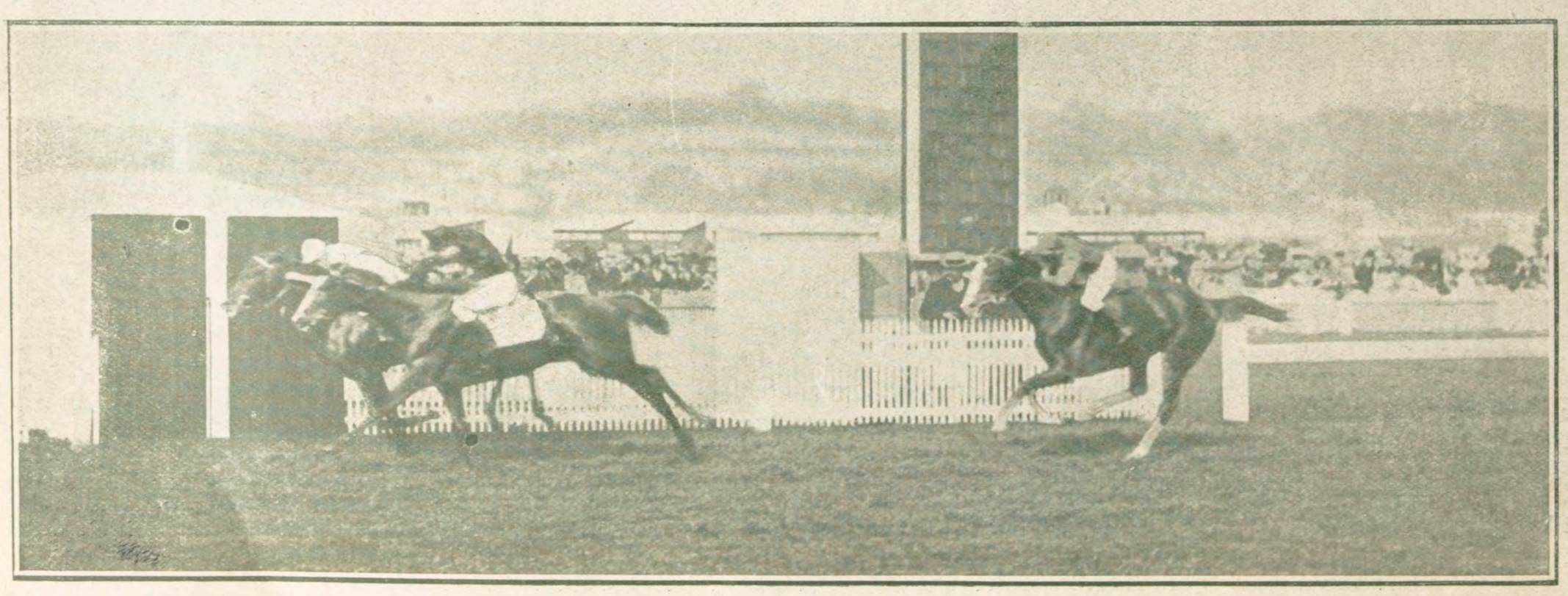
adjugé au-dessous de 2.000 francs. Certes, déjà nombre de propriétaires jalousent les lauriers cueillis et à cueillir par M. Ed. Blanc, et vous disent — une cabale semble même s'ourdir — que personne ne voudra plus lutter contre la casaque orange. Quelle erreur ! M. Ed. Blanc est trop parfait sportsman pour s'alarmer et pour tout accaparer, et puis, qui nous dit que dans les inédits, certains ne se révèleront pas à l'égal des fils de Flying Fox ? Il faut avoir confiance dans le haras du Jardy, mais Martinvast n'a pas dit son dernier mot.

Et maintenant la foule des sportsmen va quitter les bords de la Touques pour se rendre à Dieppe et se prépare à rentrer sous peu à Paris où les épreuves de Saint-Cloud et Longchamp vont ramener propriétaires, entraîneurs, jockeys et parieurs.

FRANC PICARD.

Le dernier tuyau.

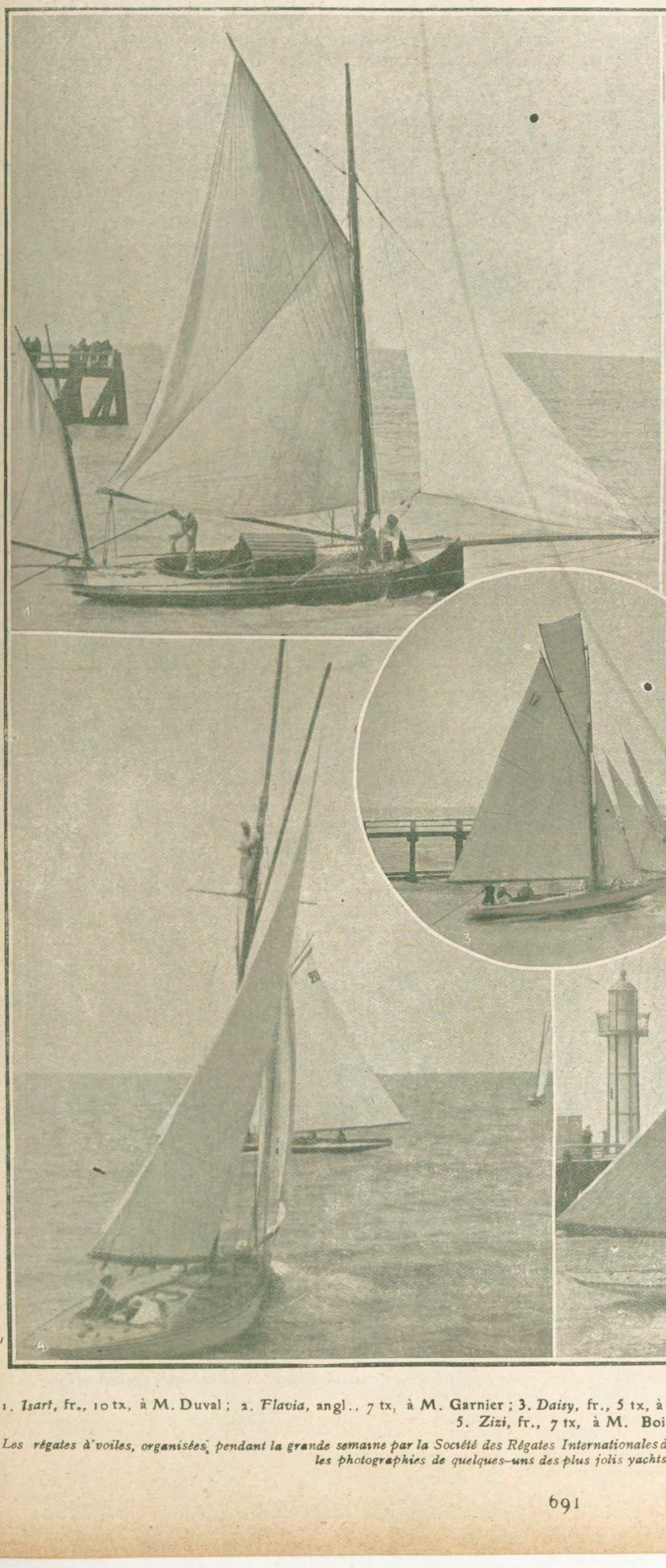
A la barrière de l'enceinte des propriétaires, une élégante demande à un sportsman le fin tuyau qui ne crèvera pas.



Turenne, à M. W.-K. Vanderbilt, *Lorlot*, à M. Henry Lepaute. *Réveillon*, à M. Caillault.

Le Grand Prix de Deauville (40.000 fr. — 2.600 m.). — **La lutte à l'arrivée.**

LES RÉGATES A VOILES

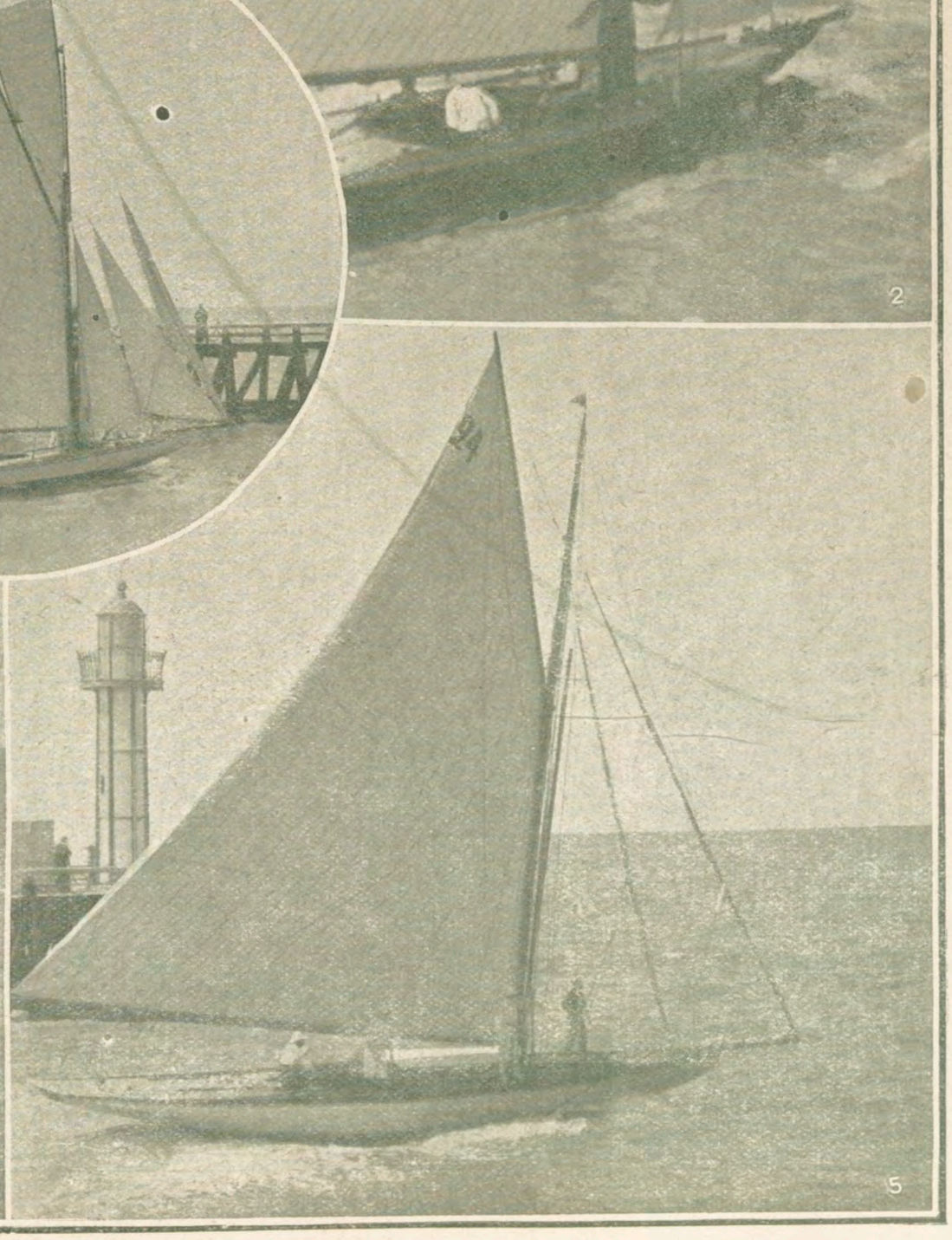


1

2

3

4

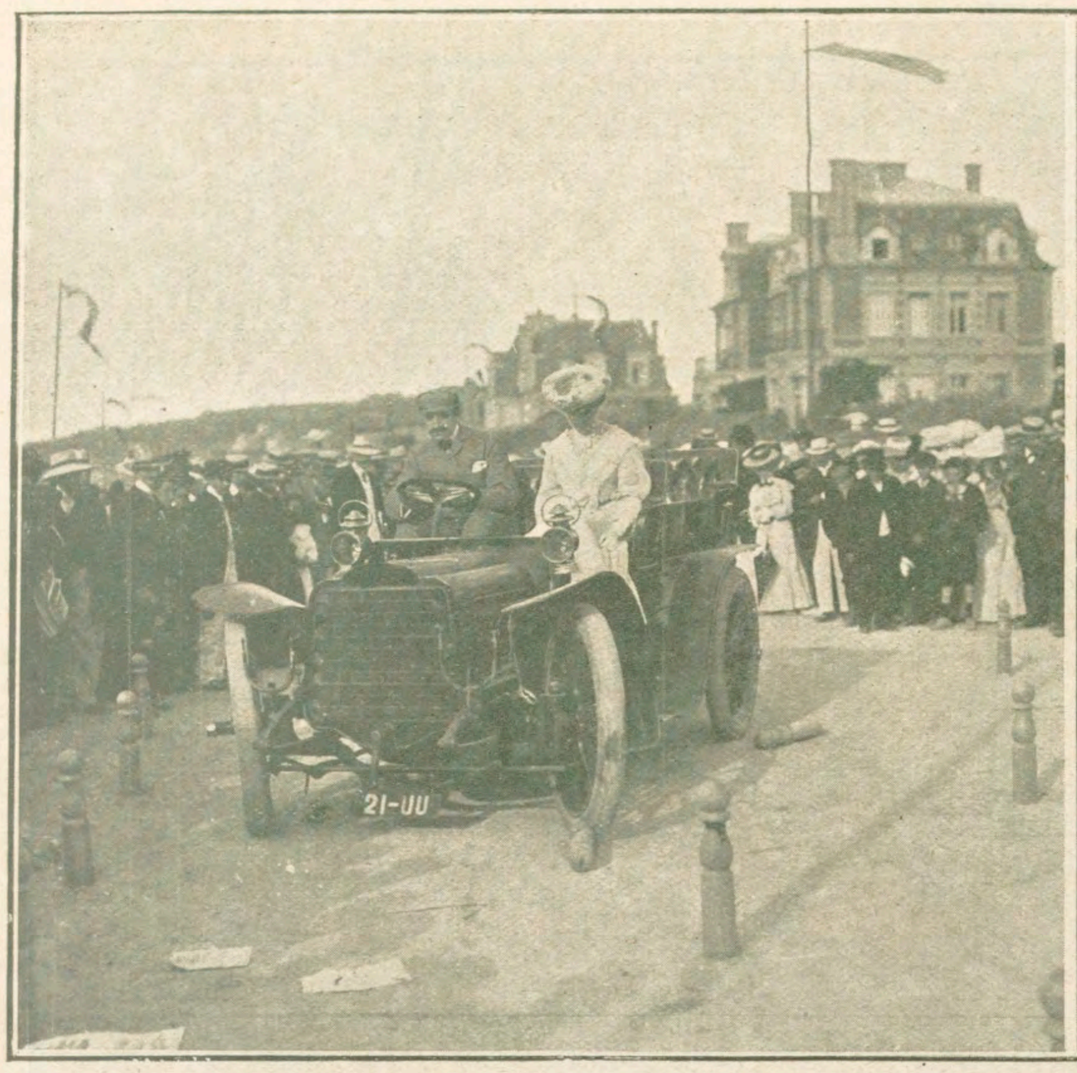


5

1. *Isart*, fr., 10 tx, à M. Duval ; 2. *Flavia*, angl., 7 tx, à M. Garnier ; 3. *Daisy*, fr., 5 tx, à M. de Malartic ; 4. *Piccolo*, angl., 8 tx, au colonel Robin ; 5. *Zizi*, fr., 7 tx, à M. Boin.

Les régates à voiles, organisées pendant la grande semaine par la Société des Régates Internationales de Deauville, comptent parmi les plus suivies. Nous donnons ci-dessus les photographies de quelques-uns des plus jolis yachts qui y ont pris part.

LE GYMKHANA AUTOMOBILE



Un passage difficile.

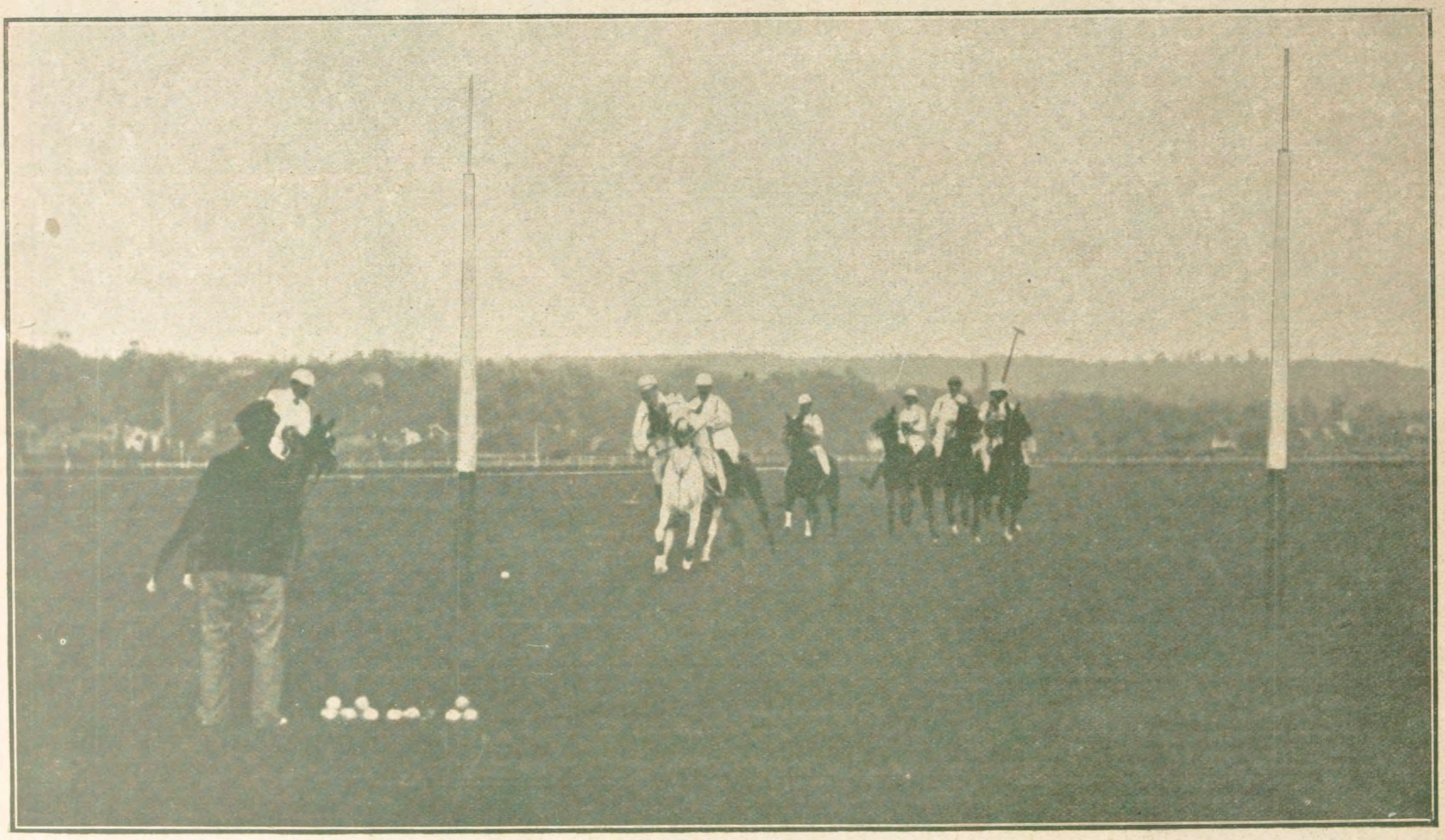
Adaptation moderne du vieux proverbe : "le chien dans un jeux de quilles".

Un conducteur qui promet.

Manie une 12-chevaux à l'âge où ses aînés se contentaient d'un cheval... mécanique.

Organisée par le Gaulois *sur la terrasse de Deauville, cette fête a été la répétition des classiques gymkhanas d'Ostende ou de Bagatelle.*

LE POLO

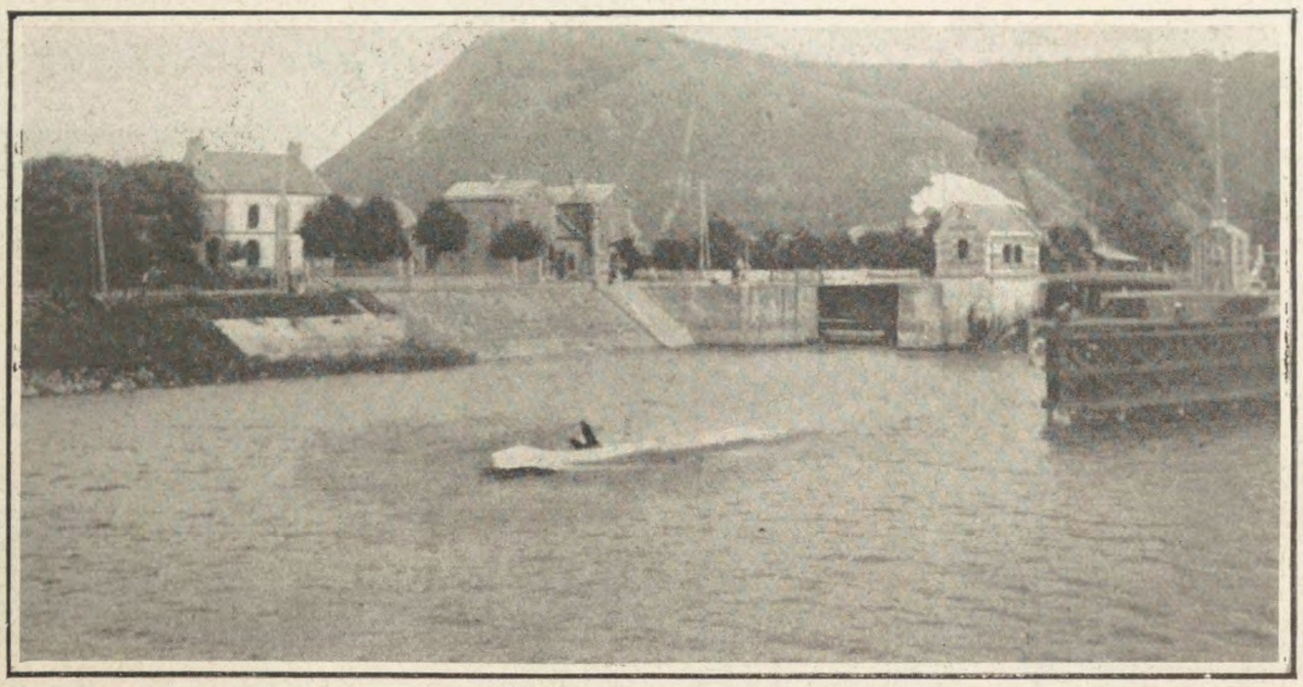


A la poursuite d'un but.

Le Cercle du Polo de Deauville est très fréquenté pendant la grande semaine. Tous les jours, après les courses, s'y disputent des matches internationaux qui sont très suivis par la colonie mondaine des deux plages sœurs.

PARIS A LA MER

La course de canots automobiles Paris à la Mer, organisée par nos confrères le Vélo *et la* Yachting Gazette *vient de se terminer par la victoire du* Mercédès IV, *déjà triomphateur de la course Calais-Douvres. Son plus sérieux adversaire a été le* Hotchkiss *qui arrive second du classement général. Dans la catégorie des cruisers, le* Vas-Y *s'est facilement adjugé la première place, après avoir gagné successivement les six étapes de la course.*



Le *Titan* sortant de l'écluse de Léry-Poses, la plus pittoresque du parcours.

Gabriel, yachtsman.
Le vainqueur de Paris-Madrid a piloté le Suzy *d'un bout à l'autre de la course.*

A Rouen.
A leur arrivée à Rouen, les canots étaient ancrés dans le Port aux Anglais. A la fin de la troisième journée (étape Elbeuf-Rouen) sur 34 canots partis de Paris, 22 seulement restaient en ligne. Soit donc un déchet de 11 canots.

Le rival de Védrine.
Henry Fournier pilotait le Hotchkiss *qui fut le plus sérieux adversaire du* Mercédès IV.

Holbein se lance à la nage pour traverser le Pas de Calais, soit 40 kilomètres, tandis que des canots de 100 chevaux font gaillardement trois jours de suite : 22, 28 et 14 kilomètres.

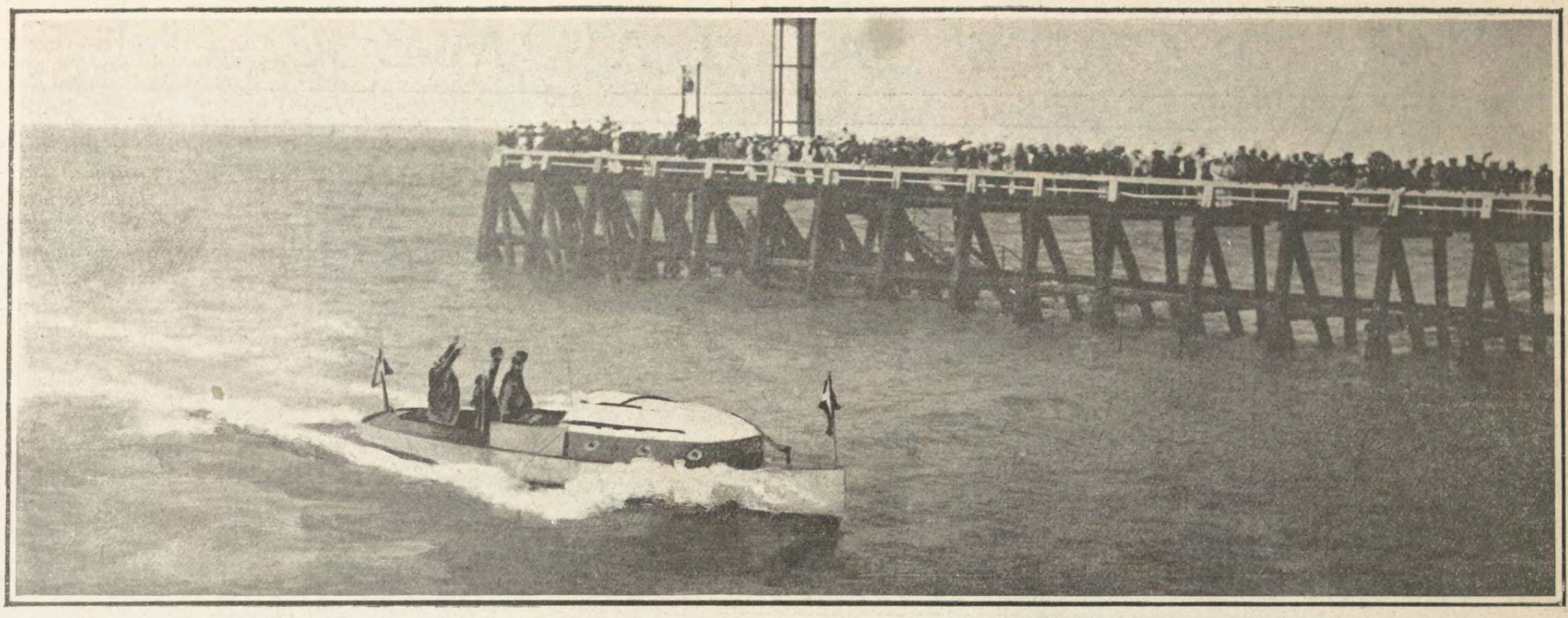
Et pourtant, si l'on bien moindre, sans comparaison, qu'en 1903.

Il faut, comme toujours, en chercher des causes multiples. La première et la plus grave est la longueur de l'épreuve. Huit jours de course pour aller de Paris à Trouville et y courir un mille marin, c'est vraiment beaucoup, c'est vraiment trop. Les trains eux-mêmes, dont la gravité et la majestueuse allure sont légendaires, n'oseraient pas mettre huit heures. Les racers mettent, du reste, huit heures pour aller de Paris à Trouville, et les plus lents des cruisers ne mettent pas vingt-quatre heures. Divisez cela par huit et vous obtiendrez un effort qui s'inscrit peut-être en violence, mais qui ne se prolonge guère en durée, et l'on frémit de penser que pouvait supprimer ou tout au moins arranger les écluses, quelle merveilleuse route que celle de la Seine de Paris à Trouville ! C'est d'abord le chemin de Paris à Paris. On quitte la capitale pour y rentrer et certainement Paris, le Paris du sport, est beaucoup plus en ce moment du côté des Roches-Noires que de Courbevoie.

Les populations du bord de la Seine sont en général sympathiques à ces courses. Les distractions son rares là-bas et la route d'abord, puis le chemin de fer ont remplacé peu à peu la rivière, ce grand chemin qui marche.

Aussi, par ces villes endormies et à demi-muettes, fut-ce comme un frisson de vie nouvelle que le passage de la cohorte des bateaux ra-

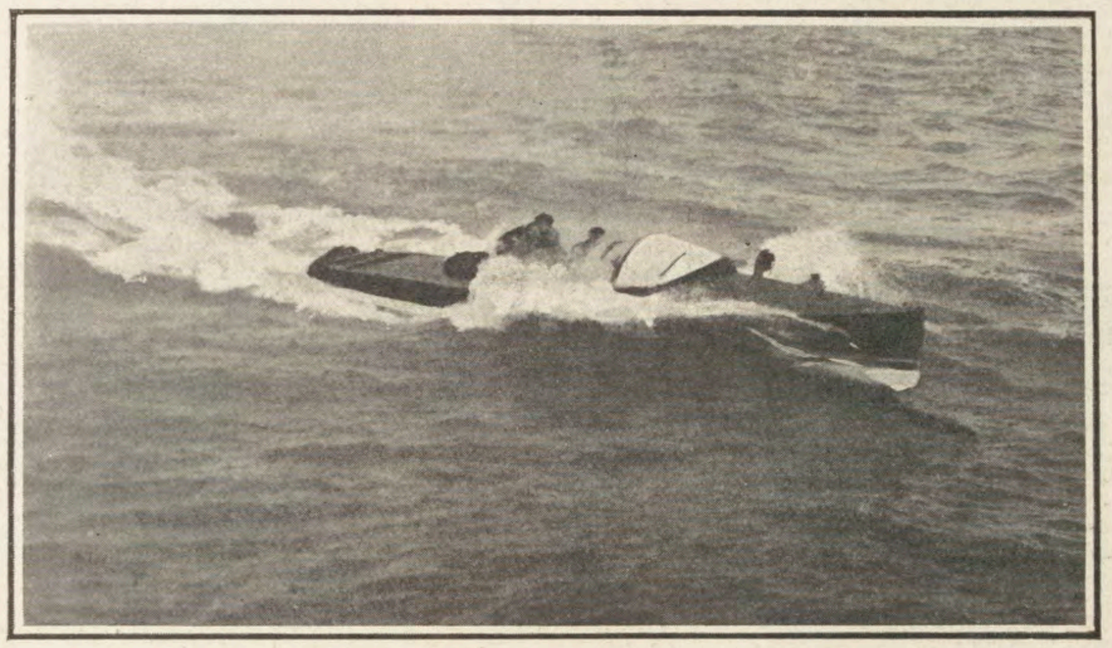
L'arrivée de la *Râpée III* à Tancarville.
La Râpée III, *première des racers de moins de 8 mètres. (Moteur Panhard et Levassor, coque Tellier.)*



Le *Vas-Y* arrive premier des cruisers à Trouvil'e. Le *Vas-Y*, qui se classe en tête de tous les cruisers, était muni d'un moteur Delahaye 40 chevaux (coque Pitre).

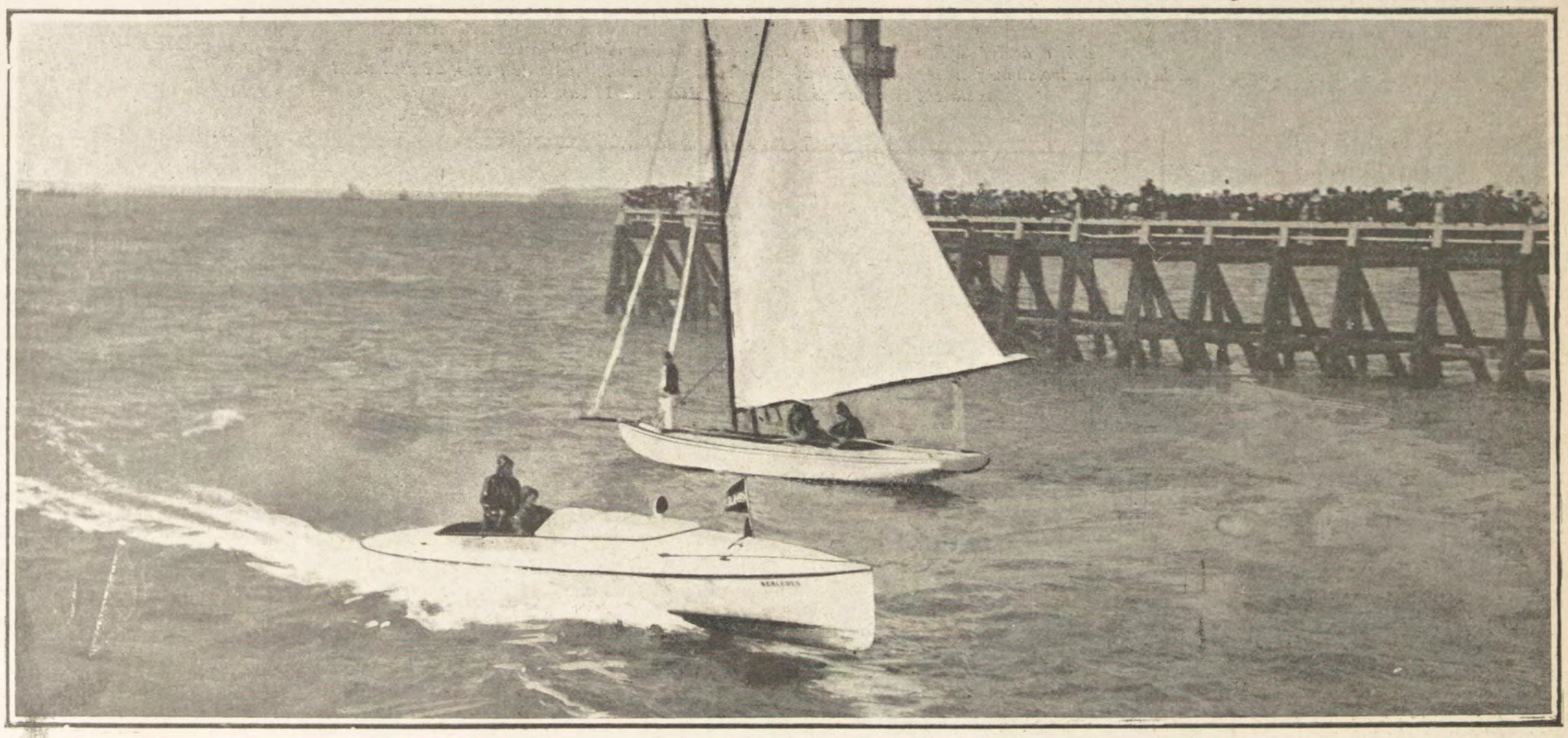
pides et légers. Et sur le flot lourd et ensoleillé, le remous rapide des hélices et le sillage argenté des coques furent une révolution au milieu des péniches qui descendent le fleuve sans songer au temps. Tous deux, d'ailleurs, le marinier et le sportsman, se sont, en passant, jeté un coup d'œil de mépris et ne se sont point compris, l'un berçant son rêve dans son existence calme et douce qui dérive avec le flot, l'autre dominant la vie et la broyant sous l'effort de son âme inquiète, trépidante, rageuse et acharnée comme son hélice.

Deux écoles et deux existences. Ceux qui vont, ceux qui s'en vont.



En mer.
Le Hotchkiss, *second du classement général et vainqueur de la Coupe Gaston Menier (coque Tellier).*

Cette course de Paris à la Mer a été le triomphe du *Mercédès IV*. Il n'y a même eu qu'un racer régulier et rapide dans toute la course, c'est lui. Il a triomphé dans cinq étapes sur six, et son succès souligne sa belle performance de Calais-Douvres et rappelle le succès du petit *Mercédès* dans cette même course de Paris à la Mer, il y a un an. Le *Hotchkiss* est le seul canot qui ait pu, une fois, arracher la victoire au *Mercédès*. Il est peut-être plus rapide que ce dernier, mais encore trop nouveau et moins régulier. La *Râpée III* a fini par enlever la victoire dans la catégorie des huit mètres. Dans la catégorie des cruisers, le *Vas-Y*, avec son



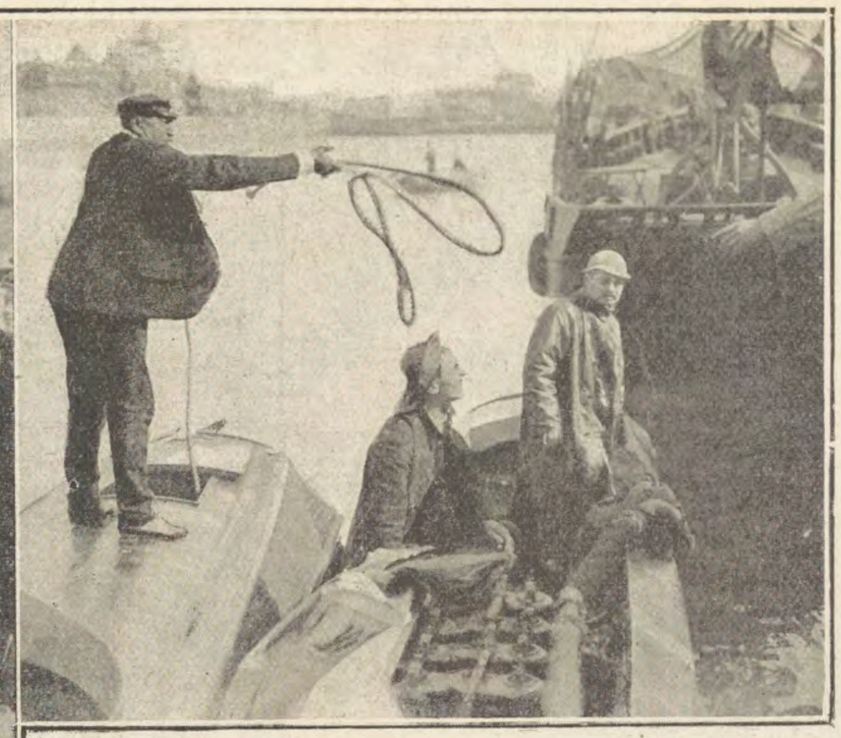
L'arrivée à Trouville du *Mercédès IV*, vainqueur de la course Paris à la Mer (coque Pitre).

On a souvent besoin...

Le Mercédès IV *et le* Hotchkiss, *remorqués à l'aviron, entrent dans le bassin des yachts, à Trouville.*

L'étoile de la course.

Védrine, à son arrivée à Trouville, se débarrasse de son paralames.



La rentrée au port.

Après sa victoire dans la Coupe Menier, Henry Fournier amarre le Hotchkiss *dans le bassin des yachts, à Trouville.*

moteur Delahaye, réalise ce chef-d'œuvre de six victoires sur six jours dans le classement général et termine une année entière de courses de plus de vingt épreuves, sans jamais avoir été battu. *Titan IV* et *Titan V*, de la même maison, gagnent facilement la petite catégorie. *Titan V* n'est battu que par le *Vas-Y*.

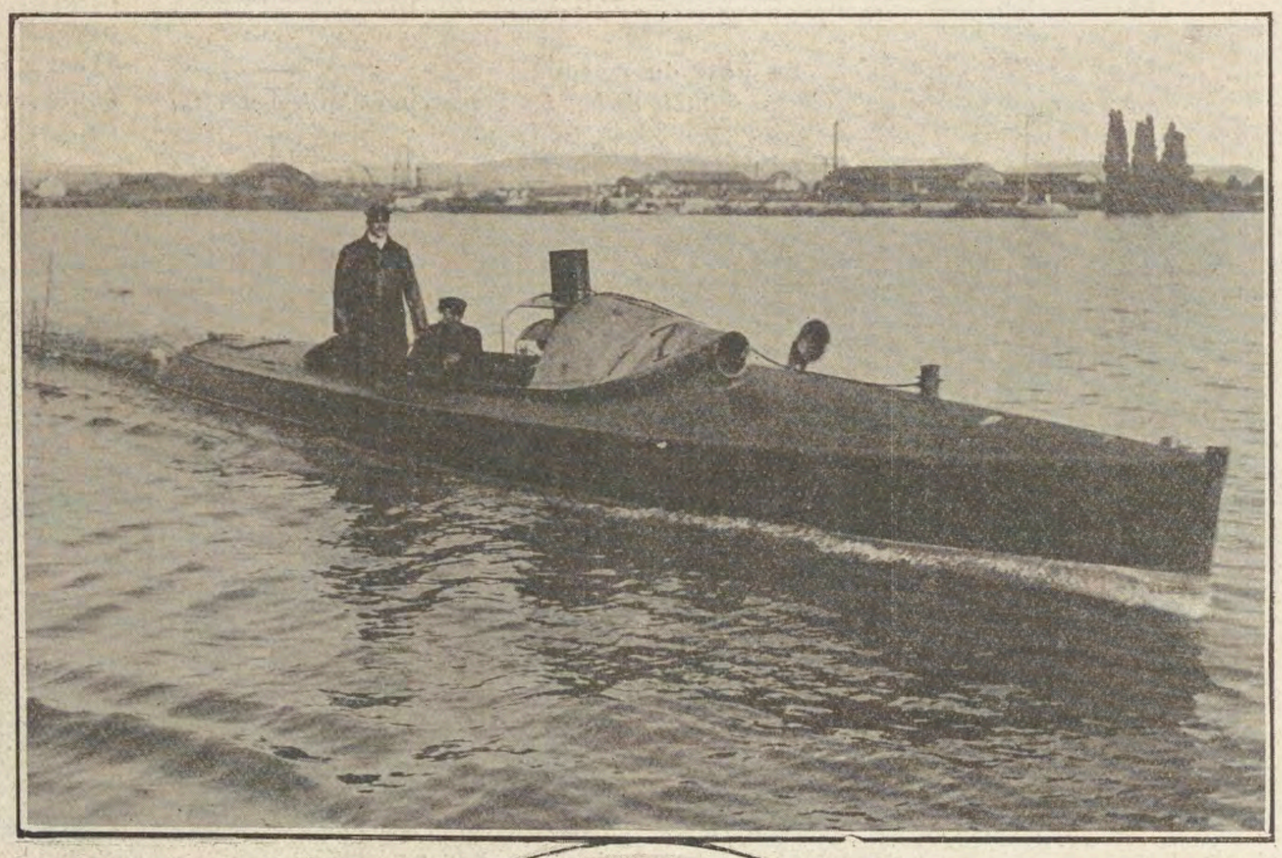
Paris à la Mer nous avait donné l'occasion de voir les canots s'étendre un peu — oh ! si peu, et surtout si peu longtemps — en eau calme et douce. La Coupe Gaston-Menier nous a donné l'occasion de les voir à la mer, comme du Havre à Trouville.

Je crois d'ailleurs que le problème est assez paradoxal qui demande à ces pauvres canots de se plier à tous les programmes, de s'accommoder de toutes les situations et de triompher toujours et sans cesse, aussi bien sur l'onde calme — sinon claire — de la Seine, et ensuite sur le terrain légèrement plus agité de la mer.

C'est comme si l'on demandait à une voiture automobile d'être à la fois la plus rapide sur une route piste comme celle de Chartres et de gagner ensuite Paris-Vienne sur des caniveaux et des dos d'âne célèbres qui sont bien ce qui se rapproche le plus de la mer et de sa vague.

De plus en plus, et au fur et à mesure que l'on augmentera la vitesse, le problème en partie double sera plus difficile à résoudre et il deviendra bientôt presque impossible de réaliser le double event.

Cette année, la chose est encore possible, parce que la concurrence n'a pas encore poussé à son dernier point l'étude des forces différentes qui de chaque côté donneront la victoire, mais il est déjà possible de voir se détacher les deux classes de canots de course, classes bien distinctes qui sont disposées à se rejoindre de moins en moins en Seine, ou plus généralement en rivière, le canot de vitesse se couche sur l'eau, y prend son plus long appui, parce que cela diminue le rapport de sa plus grande largeur invariable à sa longueur. En mer, il serait à souhaiter qu'il en fît autant.



Le *Hotchkiss*, vainqueur de la coupe Gaston-Menier, battant le record du monde des trois milles marins (moteur *Hotchkiss*). A la barre, Henry Fournier.

La voiture de la *Vie au Grand Air*.

C'est sur une voiture Gardner-Serpollet, *munie de pneumatiques* Michelin, *que notre rédacteur en chef a suivi la course de Paris à la Mer*

Malheureusement il y a la vague, la vague dans laquelle un canot à la vitesse actuelle ne peut plus entrer, car il va relativement plus vite qu'un steamer de 10 mètres de haut et de 100 tonnes de poids. Celui-là peut tomber sur la vague et l'écraser, car il a la hauteur qui défend ses machines et en même temps le poids qui résiste à cette force colossale. Au contraire, le petit racer automobile n'a de la vitesse que par sa légèreté. Il ne peut donc pas broyer la lame, il faut qu'il lui cède, et il lui cède en passant par-dessus. Il faut donc qu'il ne s'allonge point sur le flot, mais qu'il l'aborde le nez un peu relevé, déjà prêt à l'éviter et à bondir par-dessus.

C'est pourquoi des épreuves en mer comme la Coupe Gaston-Menier sont très utiles ; c'est pourquoi aussi je ne les vois guère utiles pour terminer une épreuve en Seine. Elles ne peuvent guère ajouter à la gloire du vainqueur, et elles risquent sur un coup de dé de lui faire perdre le bénéfice de sa course.

C'est le *Hotchkiss* qui, cette année, a remporté la Coupe Gaston-Menier, enlevant le trophée international à l'Angleterre qui le détenait depuis sa fondation.

Le canot, qui n'était pas encore au point dans Paris à la Mer avait fait néanmoins une superbe impression. Cette fois, il a décroché la grande victoire lâchant sans difficulté ses concurrents, dont le meilleur s'est trouvé être le fameux *Trèfle-à-Quatre* auquel il a pourtant pris plus d'une minute sur 5 kil. 500.

L'Anglais Edge, qui détenait la Coupe, a fini troisième, malgré deux moteurs de 100 chevaux à 2 hélices.

GEORGES PRADE.

LA TENTATIVE D'HOLBEIN

Le célèbre nageur anglais Holbein a tenté, la semaine dernière, pour la cinquième fois, la traversée de la Manche à la nage. Pour la cinquième fois, il a échoué dans sa tentative. Holbein, pris de douleurs intestinales, abandonna après dix heures de marche, après avoir couvert une vingtaine de milles, ayant ainsi franchi plus des quatre cinquièmes du détroit. MM. Moebs et Paul Hamelle, qui ont suivi Holbein dans sa tentative, ont bien voulu nous faire part de leurs impressions sur la performance du courageux recordman.

La pose du masque.
On place sur la figure d'Holbein, à l'aide de bandes, le masque et les lunettes qui doivent le protéger contre l'eau.

Les stayers et les sprinters du noble sport natatoire qui devaient renouveler l'exploit fabuleux du capitaine Webb, n'ont pas été heureux dans leur duel avec la Manche. Pour les rejeter à Douvres d'où ils étaient partis samedi soir ou dimanche matin, elle ne s'est même pas courroucée, elle n'a eu qu'à se montrer froide. Certes, Montague Holbein lui a opposé une résistance plus que honorable, puisqu'elle n'a pu en triompher qu'au bout de dix heures de lutte, alors qu'elle était déjà à moitié conquise, mais elle a disposé de Greasley en moins de deux heures — exactement une heure vingt-huit — et de Haggerty en cinquante-cinq minutes tout juste. Et voilà, en dix lignes, l'histoire des trois tentatives qui ont fait couler de tels flots d'encre, qui tenaient le monde sportif en suspens et la ville de Douvres en émoi.

La cité aux blanches falaises et aux tuniques rouges a été tout cet été le rendez-vous des nageurs : Holbein, l'homme du *Daily Mirror*; Greasley, l'homme de l'*Evening News*, instigateur de cet aquatique tournoi; Haggerty, l'homme du *Weekly Dispatch*, et Weidman, le cordonnier mystérieux, l'élève, en attendant qu'il devienne l'émule de Webb, et qui nous a offert, vendredi matin, entre 6 et 7 heures, un échantillon de son talent sur la plage de galets que borde la promenade. (Bien curieux, le spectacle de cette plage de Douvres à 6 heures, l'heure du bain libre et populaire !)

Mais arrivons à nos tentatives. La plus sérieuse — notez que je ne dis pas la seule sérieuse — est celle de notre vieil ami, l'ex-roi de la route anglaise, Montague A. Holbein. Après bien des délibérations et des hésitations, il s'est décidé à partir samedi soir à 4 h. 30, d'une plage écartée, à 2 milles à droite de la grande jetée, l'Admiralty pier. Quand il eut fini sa toilette, qu'on lui eut enduit le corps d'une résine jaunâtre, recouvert la figure d'un masque, et les yeux d'une paire de verres protecteurs énormes, et qu'ainsi ressemblant à un scaphandrier "Oh! you beauty!" ne peut s'empêcher de lui crier sa femme, quand elle le voit surgir de sa cabine en cet appareil terrifiant); quand il eut, disons-nous, revêtu le costume de combat, il monta dans la barque conduite par son vieux rival, Frank Shorland, le héros de la Cuca Cocoa Cup, et la barque le conduisit rapidement à la plage. Là, il entre dans l'eau. Il est 4 h. 32. La, cinquième tentative commence. Le temps est beau, la mer calme, bien qu'agitée d'une légère houle.

Avant la tentative.
Holbein et sa femme, avant les derniers préparatifs.

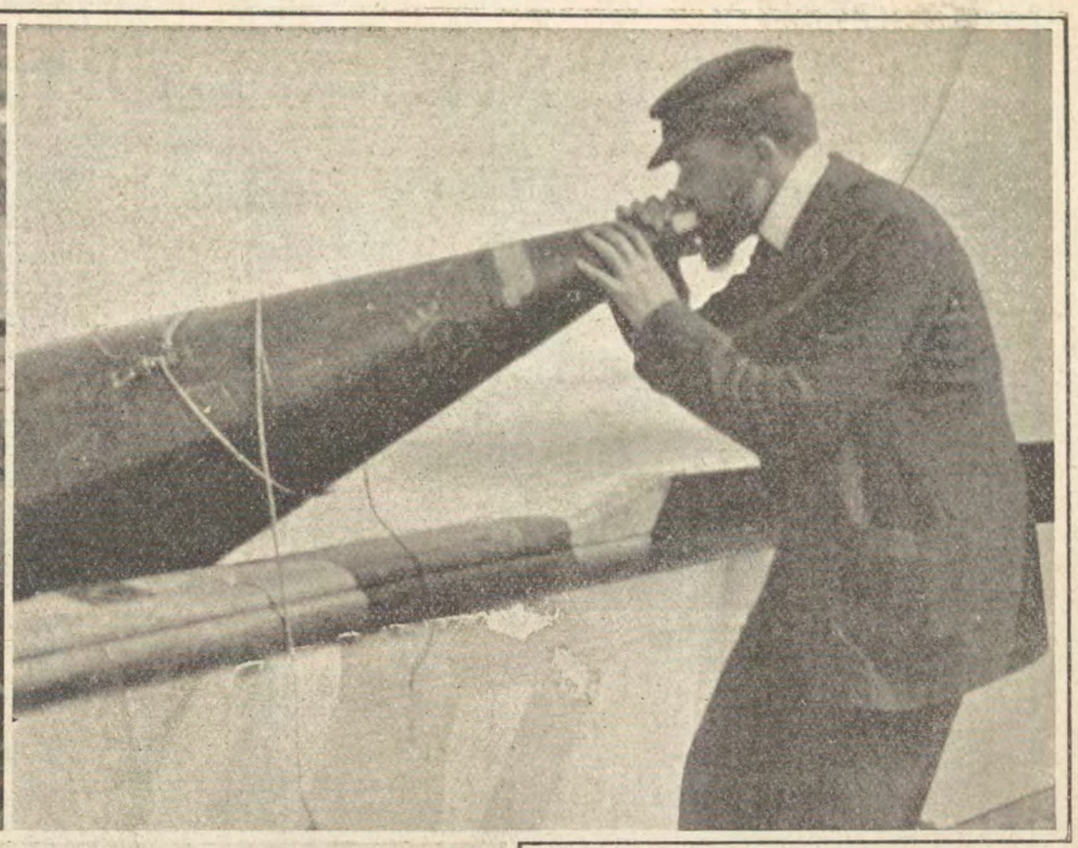
Avant la mise à l'eau.
On frotte Holbein à l'aide d'un mélange d'huile et de résine.

Holbein se rend au point de départ.
Holbein quitte le Scotia *pour gagner la plage de Lydden-Spout, point choisi pour le* ***départ.***

Au bout d'une heure, surprise. Une nouvelle tête surgit des vagues, et, tel un Triton, un nageur fonce sur Holbein ! C'est Burgess, l'Anglo-Français qui, à l'improviste, a voulu essayer ses forces et voir comm nt il se comporterait dans la Manche. Et ce vigoureux gaillard nous a étonnés, et il a étonné les Anglais qu'on n'étonne pas facilement. Pendant quatre heures, il a tenu la mer, puis, satisfait de son essai, il s'est retiré, avec l'idée de recommencer peut-être un jour. Burgess, retenez ce nom, je vous prie !

La nuit vient... Le *Napier Minor*, qui assure nos communica

Mme Holbein manager.
Mme Holbein, après avoir préparé les victuailles, surveille du vapeur le départ de son mari.



Comment on parlait à Holbein.
Fred May, un des managers d'Holbein, donne, à l'aide d'un énorme porte-voix, des indications sur sa marche.

En pleine mer.
Holbein nage d'une nage puissante et régulière, surveillé de près par notre barque et par le Calaisien *qu'on aperçoit plus loin.*

tions avec le monde, évolue autour de nous, et fait des grâces. Un peu après 7 heures, on voit là-bas le bateau de Haggerty virer de bord et repiquer sur Douvres. Plus tard, on nous apprendra qu'Haggerty, surpris par une crampe, a été repêché, à moitié gelé par le froid, après un effort de cinquante-cinq minutes, et même on a failli craindre qu'il ne coulât! Et cela fait déjà un combattant de moins.

On plaisante pour égayer Holbein ; les heures passent ; peu à peu, la côte anglaise s'éloigne. Il est nuit. Holbein nage avec quelque gêne, le voilà en difficultés. Et c'est la catastrophe. Le souffle du nageur est bruyant, les nausées viennent,, et il faut le hisser à bord de la barque d'abord, puis du remorqueur, qui, lui aussi, met le cap sur Douvres. Nous sommes navrés !

Reste Greasley...

A 7 h. 20 du matin, dimanche, du bas des marches de l'Admiralty pier, on le ramène, grelottant, la figure trop froide ". Et comme dit Haggerty : "Quand le corps a froid, il n'y a pas moyen de le rendre chaud, quoi qu'on mette dedans ".

Et c'est fini.

il pique sa tête et s'en vient d'une belle allonge " over arm stroke ", comme s'il partait pour un 500 mètres de Seine ! Ses entraîneurs sont laissés derrière, l'un après l'autre. C'est superbe. S'il continue d'un train pareil ou approchant, nous dînerons ce soir à Calais. Et nous qui, étourdis, oubliâmes à Douvres nos valises ! A bord du paquebot escorteur, on a installé des instruments de musique, heureuse idée, un gramophone excellent et un piano automatique qui jouent tout ce qu'on veut.

Tout d'un coup, la barque de Greasley que surveille l'œil fraternel et perçant d'Haggerty, s'arrête pour cueillir l'homme. Qu'est-ce donc ? navrée. Il en a assez, " l'eau est

G. Moebs et Paul Hamelle.

Les petites distractions du bord.
Un piano mécanique, installé à bord, joue des airs entraînants pour distraire nageur et passagers, tandis que Moebs et Paul Hamelle écrivent pour la Vie au Grand Air.

Greasley échoue dans sa tentative.
*Greasley abandonne par suite du froid. Il est soigné à bord de l'*Yona, *qui le ramène à Douvres.*

L'ESCRIME A ÉTRETAT ET A OSTENDE

A Etretat. — L'assaut Robinson-Radiguet.
De face, M. Newton Robinson : de dos, M. Radiguet. Juge, à droite, Jacques Boulenger ; juges, à gauche, MM. Chatel et Lucien Wolf.

Un peu partout, pendant l'été, s'organisent des tournois d'escrime aussi bien en France qu'à l'étranger. Parmi ces derniers, celui d'Ostende fut le plus important ; en France, le tournoi d'Etretat a admirablement réussi. Nos lecteurs trouveront ci-dessous quelques photographies prises, pendant ces épreuves, par nos correspondants. Elles représentent les phases les plus intéressantes de ces deux tournois qui comptent parmi les plus importants de l'année.

Le tournoi d'Etretat.
A droite, Thomeguex et H.-G. Berger ; au centre, M. Gonduin et l'adjudant Gautier, du 129e de ligne.

Du Palais-Royal, les épéistes se sont transportés à Londres et les Français ont, au Crystal Palace, remporté de nouveaux lauriers. A peine de retour à Paris, nos champions et nos amateurs ont empaqueté à nouveau masques, vestes, cuissards, pantalons, gants et épées et se sont dirigés vers Ostende, où les appelaient les grandes fêtes sportives qui, sur cette plage, étaient destinées à remplacer les jeux supprimés. Mais là, nous n'avons pas à enregistrer de succès, du moins ceux que nous avons remportés — et ils sont réels — n'ont-ils pas été homologués. Des discussions regrettables à tous points de vue s'étant élevées entre tireurs français et jurés belges, des tireurs belges ont réclamé le départ d'un des nôtres. Les autres se sont solidarisés avec leur camarade, ont refusé de donner satisfaction aux exigences non justifiées de leurs adversaires, et toute l'équipe française a quitté le terrain d'assaut qui fut bien près de devenir un terrain de combat, abandonnant la victoire (qui ne pouvait guère nous échapper, étant donné le nombre de points d'avance que nous avions) à leurs hôtes devenus inhospitaliers. Le tournoi d'Ostende ne fut donc pas international.

A Etretat. — Un repos entre deux poules.
Sur le banc, Hugnet, vainqueur du tournoi ; de Yrarrazaval, et notre aimable confrère Thomeguex.

Quant au tournoi national par équipes, il se disputa quand même et sur un emplacement magnifique, ainsi qu'on peut en juger par la photographie que nous donnons ci-contre.

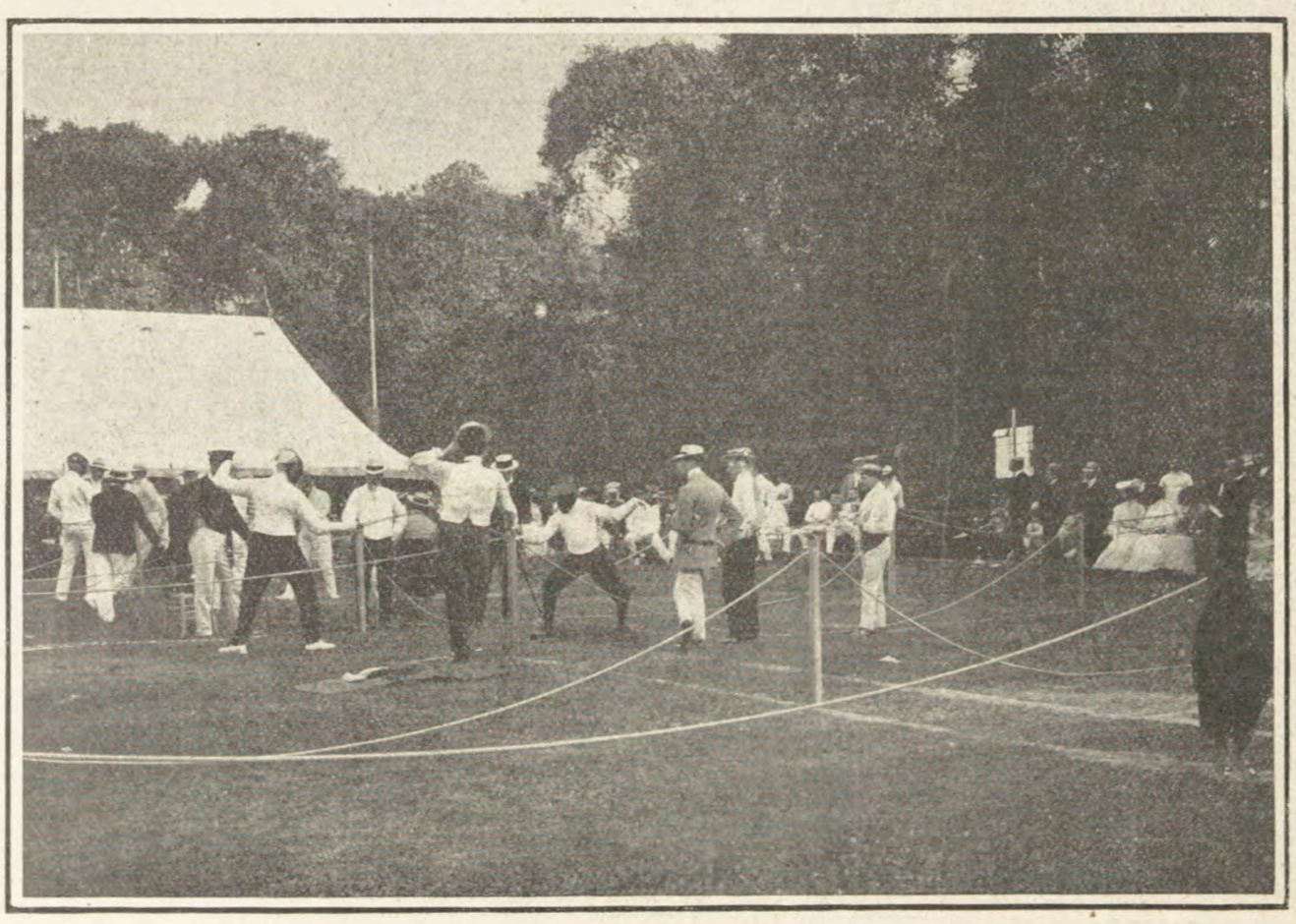
A Etretat, le tournoi d'épée fut organisé par Georges Bureau, le président de la Société d'Entraînement, dont ce sera bientôt sans doute le tour de recevoir le ruban rouge, puisque maintenant les présidents des autres Sociétés d'escrime l'ont tous obtenu. Etretat possède une colonie fort élégante et très sportive, pour laquelle l'escrime n'a guère de secrets et qui s'y intéresse fort. Pour la circonstance d'ailleurs, cette colonie s'était accrue de nos plus fines lames parisiennes. et c'est Hugnet, ardent et fervent " pouliste ", qui s'est adjugé la première place.

Derrière lui se sont classés dans l'ordre : Vallé, Beauregard, Meyer, Brisson, de Yrarrazaval, lieutenant Ismaël de Lesseps, Newton Robinson, Sénécart, Duchesne, Durand-Viel. Villers, Le Tréport, Cabourg, Luc-sur-Mer, Saint-Aubin, Berck, Vichy, et d'autres villes balnéaires ou d'eaux ont eu ou vont avoir leur tournoi.

Et j'imagine que la saison prochaine il y aura lieu de préparer longtemps d'avance le calendrier de ces réunions d'épée, de même qu'on publie le calendrier des courses, afin que les " cracks " puissent participer à toutes sans être obligés de parcourir la France en tous sens.

Les Compagnies de chemins de fer émettront sans doute des billets circulaires pour " participants aux tournois d'épée ", à moins qu'une grande roulotte automobile, avec râteliers spéciaux pour masques et épées, ne soit mise en circulation à l'usage des concurrents.

LOUIS PERRÉE.



Le Tournoi national d Ostende.
Sont en présence MM. de Smedt et George Kryn.

LA RETRAITE DE MAZZANTINI

(Cl. Aubert)

Don Luis Mazzantini y Eguia, le plus célèbre matador du moment.

(Cl. Aubert)

Une passe haute de Luis Mazzantini préparant son toro pour la mort. Le frère de Mazzantini détourne la bête avec sa cape.

Plusieurs de nos confrères ont annoncé la retraite de Mazzantini... sa "despedida", comme on dit au delà des Pyrénées. Cette nouvelle est absolument dénuée de fondement. Nos renseignements personnels nous permettent d'affirmer que Mazzantini courait encore en Espagne le 14 août dernier, et qu'il avait accepté en principe de toréer aux arènes de Roubaix le 18 septembre prochain. Une lettre que nous venons de recevoir de Sr Federico Minguez, son apoderado (représentant) nous fait prévoir qu'il ne se coupera "la coleta" qu'à la fin de 1905, après avoir donné une course d'adieu dans chacune des grandes plazas qui l'applaudirent tant autrefois.

BLOC-NOTES

POUR NOS LECTEURS

Il arrive quelquefois que nos lecteurs nous écrivent pour se plaindre qu'ils n'ont pas pu trouver la *Vie au Grand Air*, soit chez leur libraire, soit chez leur marchande de journaux, soit à la gare.

Il est certain que notre revue est si rapidement « enlevée » quand elle arrive chez les marchands, que le contretemps que l'on nous signale doit se reproduire trop souvent.

Voici quelques conseils qui permettront à nos lecteurs de ne pas se priver de leur *Vie au Grand Air* ou de l'attendre trop longtemps :

1. En *s'abonnant* (18 fr. par an) ils supprimeront toute difficulté ;

2. En *retenant* le journal à leur marchande, ils seront sûrs de toujours l'avoir ;

3. En le *commandant*, dans le cas où la marchande ne l'aurait plus, ils doivent le recevoir au plus tard trois jours après la commande ;

4. En *réclamant* à MM. Pierre Lafitte et Cie contre toute marchande ne leur donnant pas satisfaction, ils seront sûrs de faire cesser un état de choses qui leur est et qui nous est préjudiciable.

On voit que rien n'est plus simple.

PIERRE LAFITTE & Cie.

LE BULLETIN DE MICHELIN

LA DOUBLE SEMELLE

QU'EST-CE QUE LA DOUBLE SEMELLE? — LES CONSTRUCTEURS ET LES PNEUS. — QUAND UN PNEU EST-IL INSUFFISANT?

Quel que soit notre désir de ne pas par trop nous répéter dans nos Bulletins, nous sommes cependant contraints souvent de le faire, soit que nous ayons à renseigner des lecteurs qui n'ont pas lu nos précédents articles, soit que nous ayons à renseigner des automobilistes, nouveaux venus à ce sport.

C'est le cas qui se présente aujourd'hui. Nous avons reçu cette semaine, à la suite de nos derniers Bulletins, plusieurs lettres nous disant : « Qu'est-ce que vous appelez pneu à double semelle? »

Il faut donc bien que nous nous expliquions une fois de plus sur ce point.

Nous ne désignons nullement par là un pneu spécial, d'une fabrication et d'une confection particulières, et qui offrirait plus de résistance à l'usure que notre type courant. Pour nous, la double semelle ce n'est pas seulement le type de pneumatique qui peut suffire strictement à une voiture déterminée, c'est le type au moins immédiatement supérieur à celui-ci.

Prenons un exemple : Si vous avez une voiture de 8 chevaux, pesant en ordre de marche, avec voyageurs et bagages, à l'avant 425 kilos et à l'arrière 600 kilos, vous pouvez vous contenter de mettre à l'avant du pneu de voiturette de 85 millimètres renforcé, et à l'arrière du pneu de 85 millimètres voiturette extra-fort. Seulement, il est à remarquer que, dans ce cas, les pneus avant de votre voiture supporteront à 15 kilos près la charge maximum de 440 kilos, qu'ils sont créés pour supporter, et ceux d'arrière seront exactement à la limite du type de 85 voiturette extra-fort, soit 600 kilos.

Dans ces conditions, il va de votre intérêt, d'adopter un pneu plus résistant encore et de mettre à l'arrière du 90 voiture, pouvant faire 900 kilos par essieu, et à l'avantsoit du 85 voiturette extra-fort faisant 650 kilos par essieu, ou même, pour simplifier, d'adopter du 90 voiture pour les quatre roues.

En un mot, le 90 voiture constituera, pour ce cas particulier, la double semelle que nous préconisons.

Le simple énoncé qui précède suffit à montrer l'intérêt que nous attachons à l'adoption de la double semelle. Il est bien évident que, qui peut le plus pouvant le moins, un pneumatique fait pour supporter 900 kilos par essieu supportera sans aucune défaillance 600 kilos. Il donnera beaucoup plus de confortable et beaucoup plus de sécurité. Il durera beaucoup plus longtemps, et le tout se traduira — bien-être déduit — par une économie très appréciable.

On nous écrit également :

« Il est bien beau de nous dire : prenez la double semelle, adoptez des pneus plus forts. Mais, pour cela, il faut que nous fassions transformer nos roues, que nous nous privions de notre voiture ; c'est aux constructeurs que vous devriez conseiller d'adopter des pneus plus résistants pour leurs voitures. »

A cela nous répondrons en deux mots.

Quand un constructeur étudie un châssis, le type de pneus qu'il choisit est, d'une façon générale, très suffisant pour les besoins du type créé. Mais ce sont, en général, les transformations que le client fait subir à ce type primitivement étudié qui le modifient au point que les pneus prévus deviennent insuffisants.

Les surcharges dont nous avons parlé dans notre dernier Bulletin ont été toutes constatées par nous sur des voitures munies de dais, chargées de malles et bagages divers et avec lesquelles les propriétaires étaient en train de faire de longues randonnées à travers la France ou même à l'étranger.

Quand on achète une voiture et que l'on veut y faire faire des modifications, soit de carrosserie, porte-bagages, dais, etc., il est bien rare que le constructeur ne prévienne pas le client que les pneus seront peut-être insuffisants. Mais combien de clients se décident-ils à payer le supplément demandé pour y adapter un type plus résistant? D'ailleurs, la grande objection que l'on fait est celle ci : « Oh ! je veux me servir de ma voiture en touriste, ne pas faire de grandes vitesses, et ce sera bien suffisant. Je verrai à les faire transformer ensuite. » C'est le raisonnement que nous avons entendu nous-mêmes 99 fois sur 100, et c'est aussi celui que tous les constructeurs nous disent avoir entendu. Il est certain que c'est bien humain. Mais quand on a sa voiture et que l'on s'est contenté quelque temps de courtes promenades de 50 à 100 kilomètres, on se dit qu'il serait extrêmement agréable de partir avec toute sa famille, pour quinze jours, un mois, quelquefois plus, et parcourir de très longues distances. Alors, on transforme sa voiture en véritable maison roulante ; on y emporte de quoi se trouver confortablement partout ; les malles et coffres s'accumulent et cette voiture, qui devait servir pour les petites promenades et excursions, devient une véritable roulotte qui emporte toute une famille et son mobilier. C'est alors que l'on s'aperçoit de l'insuffisance des pneumatiques, mais il est trop tard. Mieux eût valu payer immédiatement le léger supplément nécessaire en achetant sa voiture, et l'on n'aurait pas eu ensuite d'ennuis.

Comment peut-on reconnaître que l'on a des pneus d'un type insuffisant?

Une première donnée, c'est, nous le savons, la force du moteur. Par conséquent, en consultant soit notre guide, soit nos tarifs, il est facile de se rendre compte si, la force du moteur étant connue, le type de pneumatique employé est suffisant.

La seconde donnée est le poids. Dans ce cas, il est toujours facile de peser sa voiture au premier poids public venu. Nous avons dit de nombreuses fois comment il fallait y procéder, en pesant d'abord l'avant, puis l'arrière. Nous nous sommes d'ailleurs toujours fait un plaisir de renseigner nos clients par lettre à cet égard, chaque fois qu'ils nous ont consulté, et nous continuerons à le faire.

Nous voulons surtout insister aujourd'hui sur ce point : c'est qu'il est indispensable, quand on pèse sa voiture, de la peser avec la charge maximum qu'elle doit supporter. Il ne faut pas dire que cette charge ne sera qu'accidentelle, que c'est une fois en passant qu'on surcharge sa voiture ; il faut absolument que, le jour où cette surcharge aura lieu, la voiture soit munie de pneus capables d'y résister.

Par conséquent, quand vous pesez une voiture, faites monter dedans autant de personnes qu'elle peut en contenir, extras compris, et placez-y également toutes les malles ou bagages que vous comptez emporter ou que vous emportez ordinairement ou extra ordinairement.

MICHELIN ET Cie

FINANCE

La situation monétaire, en Angleterre, s'étant améliorée, et d'autre part, le conflit avec la Turquie ayant reçu une solution amiable, notre marché s'est montré bien disposé ; la liquidation de quinzaine s'est d'ailleurs effectuée dans les meilleures conditions.

Mais, comme précédemment, les négociations n'ont guère d'ampleur ; un petit nombre de titres, les fonds étrangers notamment, sont sujets à quelques échanges qui ne modifient pas sensiblement leurs prix. Nous ferons exception pour le Turc qui, sur le bruit d'un prochain emprunt, a eu des demandes importantes.

Les fonds russes sont fermes ; annonçons que le ministre des finances vient d'être autorisé à procéder à l'émission de 414 nouvelles séries de rente pour un total de 150 millions de roubles.

Les sociétés de crédit, les chemins français, la plupart des valeurs industrielles ne présentent aucune variation intéressante. Seul, le Rio a eu des transactions très actives, et la hausse est appréciable.

Le marché des mines est assez ferme.

C. LEVRAI.

AUTOUR DES SPORTS

LA COURSE PARIS-AMIENS

Pour la seconde fois, l'autre dimanche, se courait le Prix de la Ville d'Amiens, épreuve réservée aux coureurs de quatrième catégorie.

PAUTRAT
vainqueur de Paris-Amiens.

Des 30 coureurs engagés, 20 seulement se sont présentés au départ.

A la Croix-de-Noailles, aucun lâchage n'avait encore eu lieu. Pautrat et Georget étaient en tête.

A Méru et ensuite à Beauvais, le peloton de tête se compose toujours de Tuvache, Radiguet, Georget et Pautrat. A Breteuil, passent successivement Tuvache, Geoyson, Radiguet, Georget, Lignon, Fleury.

A Amiens, les arrivées ont été jugées dans l'ordre suivant :

1. Pautrat à 12 h. 5 m., 2. Lignon à 12 h. 6 m., 3. Georget à 12 h. 6 m. 2 s., 4. Tuvache à 12 h. 7 m., 5. Radiguet à 12 h. 7 m. 2 s., 6. Geoyson à 12 h. 7 m. 4 s., 7. Rigo à 12 h. 11 m., 8. Fleury à 12 h. 17 m., 9. Nayel à 12 h. 30 m., 10. Deschamps à 12 h. 37 m.

LA COURSE SAINT-GERMAIN VERNON ET RETOUR

Organisée par le Club sportif Magenta, cette épreuve s'est disputée dimanche.

Malheureusement, le mauvais temps a nui au succès de cette course qui a été gagnée par Lecuyer, le crack de l'Association Vélocipédique d'Amateurs. Le vainqueur a couvert les 106 kilomètres du parcours en 3 h. 34 m., battant Passerieu et Parent dans l'ordre.

Passerieu, 3e Parent, 2e Lecuyer, 1er
LES TROIS PREMIERS DE SAINT-GERMAIN-VERNON ET RETOUR

LA RÉUNION D'ÉTÉ DE LA F. C. A. I

La Fédération Cycliste des Amateu Français nous avait conviés dimanche à grande réunic annuelle d'ét Cette réunic a obtenu to le succès q les organisa teurs étaient droit d'espére Le handica 1.000 mètres la course scrat 1.000 mètr sont revenus Duval, qui été le trion phateur de journée. Biel ler a enle la course primes 10 kil mètres et L murline u match à mot cyclette s 5 kilomètres contre Chantemerle.

DUVAL
vainqueur du handicap et de la course scratch.

TARIF
1° Petites annonces non commerciales, la ligne de 40 lettres... ... 1 fr. »
2° Petites annonces commerciales, la ligne de 40 lettres. ... ... 1 fr. 50

La Bourse des Sports

TARIF
3° Petites annonces illustrées. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centim. 20 fr.

Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs désireux d'acheter, vendre ou échanger tout article sportif, d'avoir recours à notre " Bourse des Sports ", lue par les 200.000 lecteurs de la *Vie au Grand Air*. On est presque sûr de trouver acquéreur pour un objet d'occasion en l'annonçant dans la " Bourse des Sports ".

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41. (1666)

AUTOMOBILES

Garage central, 4, rue Buffault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. Surveillance de tous les instants. Atelier de réparations, accessoires, pièces de rechange. On trouve au Garage Central des voitures neuves et d'occasion de toutes les grandes marques. (1667)

Une voiture électrique de la Société des Voitures Electromobiles, landaulet, 4 places, en parfait état de marche, carrosserie en parfait état, à vendre au prix de 4.000 francs. Visible au Palais de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (101)

Auto-Palace, 77 *bis*, aven. de la Grande-Armée. Tél. 524-27. Agence principale de vente pour les voitures DE DIETRICH, Panhard et Levassor, Mors, Renault frères, etc., avec carrosseries de grand luxe, au gré des clients. Garage modèle. Atelier de réparations. (1668)

A vendre :
DIETRICH, 24 HP, carrosserie couverte. Occ.
PANHARD-LEVASSOR, 18 HP, tonneau. Occ.
PANHARD-LEVASSOR, 20 HP, léger tonn. Occ.
PANHARD-LEVASSOR, 7 HP, tonneau. Occ.
C. G. V., 20 HP, tonneau. Neuve.
RENAULT, 10 HP, limousine. Occasion.
LANDAULET DE DION, 9 HP, 1904.
Vente — Achat — Echange.
E. Loste, 37, rue Brunel. Téléphone 555-43.

Panhard et Levassor, 15 HP, tout dernier mod. 1903, neuve, carburateur Krebs, carrosserie Roi des Belges Rothschild, 14.100 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, Neuilly.

Panhard et Levassor, 10 ch. tout dernier mod. 1903, neuve, carrosserie tonneau Rothschild, carburateur Krebs, 10.500 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, Neuilly.

Panhard et Levassor, 15 ch. tout dernier mod. 1903, neuve, carrosserie tonneau confortable de grand luxe, carburateur Krebs, 13.900 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 32, av. de la Grande-Armée, Paris.

Panhard et Levassor, 10 ch. tout dernier mod. 1903, neuve, carburateur Krebs, carrosserie très confortable de grand luxe, 10.600 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 32, av. de la Grande-Armée, Paris.

Panhard et Levassor, châssis 15 HP, mod. 1904, de suite, 15.000 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, Neuilly.

Panhard et Levassor, châssis 15 HP, mod. 1904, de suite, 15.000 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 32, av. de la Grande-Armée, Paris.

Panhard et Levassor, 18 HP, mod. 1904, livrable de suite, le châssis, 19.000 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 32, av. de la Grande-Armée, Paris.

Renault Frères, 10 ch. 1904, carrosserie grand luxe, livrable de suite, prix exceptionnel.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, Neuilly.

Renault Frères, 10 ch. 1904, carrosserie grand luxe, livrable de suite, prix exceptionnel.
Mce Outhenin-Chalandre, 32, av. de la Grande-Armée, Paris.

Renault Frères, 14 ch. avec double phaéton, grand luxe, entrée latérale, livrable de suite, prix exceptionnel.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, Neuilly.

Renault Frères, 14 ch. double phaéton, grand luxe, entrée latérale, livrable de suite, prix exceptionnel.
Mce Outhenin-Chalandre, 32, avenue de la Grande-Armée, Paris.

Mercédès, 1904, 28/32 avec carrosserie de grand luxe, livraison immédiate.
Mce Outhenin-Chalandre, 32, av. de la Grande-Armée, Paris. (1669)

1.800 fr. Voit. Bertrand, 7 chx Clément, 4 pl. Carr. Clément Rothschild. Châssis long. Roues bois égales.
400 fr. Motocyclette Iris. 2 chx. Refroid. Eau. Débrayage.
P. Vitry, 2 *bis*, rue du Clos-d'Orléans, Fontenay-sous-Bois (Seine). (1670)

CHEVAUX

400 fr. Jument normande, 9 ans, 1 m. 55, apte à tous services, selle et voiture. Ducastel, à Wavignies (Oise). (102)

DIVERS

Une dame américaine, guérie ainsi que son fils, après avoir fait vœu de faire connaitre le remède employé pour combattre sa terrible maladie, indique gratuitement à ceux qui souffrent de maladies nerveuses, vertige, palpitations de cœur, fatigue cérébrale, maladies d'estomac, gastrite, dyspepsie, gastralgie, digestion paresseuse, aigreurs, entérite, un moyen simple de résultat surprenant. Ecrire à Mme C. de S..., Aix en Provence. (1671)

VOYAGES

Chemins de fer de l'Ouest. — Cartes d'abonnement d'excursions en Bretagne. — *Abonnements individuels.* — Il est délivré jusqu'au 31 octobre des cartes d'abonnement spéciales permettant de partir d'une gare quelconque (grandes lignes) du réseau de l'Ouest pour une gare au choix des lignes désignées ci-dessous en s'arrêtant sur le parcours; de circuler ensuite à son gré pendant un mois non seulement sur ces lignes, mais aussi sur tous leurs embranchements qui conduisent à la mer et, enfin, une fois l'excursion terminée, de revenir au point de départ avec les mêmes facilités d'arrêt qu'à l'aller.

Carte I. — Sur la côte nord de Bretagne : 1re classe 100 fr., 2e classe 75 fr., parcours : Gares de la ligne de Granville à Brest (par Folligny, Dol et Lamballe) et des embranchements de cette ligne conduisant à la mer.

Carte II. — Sur la côte sud de Bretagne : 1re classe 100 fr., 2e classe 75 fr., parcours : Gares de la ligne du Croisic et de Guérande à Châteaulin et des embranchements de cette ligne conduisant à la mer.

Carte III. — Sur les côtes nord et sud de Bretagne : 1re classe 130 fr., 2e classe 95 fr., parcours : Gares des lignes de Granville à Brest (par Folligny, Dol et Lamballe) et de Brest au Croisic et à Guérande et des lignes d'embranchement conduisant à la mer.

Carte IV. — Sur les côtes nord et sud de Bretagne et lignes intérieures situées à l'ouest de celle de Saint-Malo à Redon : 1re classe 150 fr., 2e classe 110 fr., parcours : Gares des lignes de Granville à Brest (par Folligny, Dol et Lamballe), de Brest au Croisic et à Guérande et des lignes d'embranchement vers la mer, ainsi que celles des lignes de Dol à Redon, de Messac à Ploërmel, de Lamballe à Rennes, de Dinan à Questembert, de Saint-Brieuc à Auray, de Loudéac à Carhaix, de Morlaix et de Guingamp à Rosporden.

Abonnements de famille. — Toute personne qui souscrit en même temps que l'abonnement qui lui est propre, un ou plusieurs autres abonnements de même nature en faveur des membres de sa famille ou domestiques, habitant avec elle, bénéficie pour ces cartes supplémentaires de réductions variant entre 10 et 50 p. 100, suivant le nombre de cartes délivrées. (1672)

Voyage d'excursion au Littoral d (Chemins de fer de l'Etat). — Ces bi viduels et collectifs de famille valables avec faculté de prolongation de 26, 46 ou moyennant le paiement d'un supplément, vrés jusqu'au 31 octobre, pour le voyage ci-après :

Bordeaux-Saint-Jean ou Bordeaux-Eta Blaye, Royan, La Grève, Le Chapus, Rochelle, La Pallice-Rochelle, Les Sables Saint-Gilles, Croix-de-Vie, Pornic, Nantes-Etat, Clisson, Cholet, Bressuire, deaux-Etat ou Bordeaux-Saint-Jean.

Faculté d'arrêt aux gares intermédiaires.

Les prix des billets individuels sont d 1re classe, 45 fr. en 2e classe, 39 fr. en 3e billets spéciaux de parcours complémen réduction de 40 p. 100 sur le prix des bill à place entière sont délivrés pour rejoindre l'itinéraire circulaire.

Les prix des billets collectifs de famill des billets individuels réduits de 10 p. une famille de trois personnes, 10 p. quatre personnes, 20 p. 100 pour cinq 20 p. 100 pour six personnes et plus.

Les mêmes réductions sont faites su des billets individuels de parcours compl

Relations rapides par train de l Paris et Luchon. — En vue de faciliter tions entre Paris et la station thermale la Compagnie d'Orléans, d'accord avec la du Midi et la Compagnie des Wagon en marche du 5 juillet jusqu'au 8 septem un train de luxe composé exclusivement lits.

Ce train a lieu au départ de Paris, l samedi de chaque semaine, du 5 jui jusqu'au 6 septembre inclus; au départ il a lieu les lundi et jeudi du 7 juillet 8 septembre inclus.

Par suite, les nouvelles relations avec thermale de Luchon s'établissent comm jours indiqués ci-dessus :

Paris-Quai-d'Orsay.....	*dép.*	7 1
Paris-Austerlitz.....	*dép.*	7 1
Luchon.....	*arr.*	8 1
Luchon.....	*dép.*	9 1
Paris-Austerlitz.....	*arr.*	9 1
Paris-Quai-d'Orsay.....	*arr.*	10 1

La Compagnie d'Orléans a organisé, da hall de la gare de Paris-Quai d'Orsay, sition permanente d'environ 1.600 vues (peintures, eaux fortes, lithographies, pho représentant les sites, monuments et villes desservies par son réseau.

Chemin de fer du Nord et du Sout et Chatham. — *Paris à Londres en 7* Services rapides. Quotidiens, de la Malle. Paris-Nord à 8 h. 30 *m.* — 9 h. 45 *m.* — — 4 h. *s.* — 8 h. 40 *s.* — *Traversée marit une heure.* — Pour prix des places et rens s'adresser à l'Agence de la Compagnie, 3 des Italiens, ou à la gare du Nord.

Création et Restauration de Parcs et Jardins de
E. REDONT
ARCHITECTE-PAYSAGISTE — GRAND
61, rue Louis-Blanc, PARIS
Entreprise générale pour la France et l'
DE PLANTATIONS ET TERRASSEMENTS, CONSTRUCTIONS PONTS, ROCHERS, LACS, RIVIÈRES, CAPTATIONS ET TIONS D'EAUX, DRAINAGES, TRANSPLANTATIONS A

LAIT DE VIOLETTES *Savon, Poudre, Crème, Essence* GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant le requises pour la **BEAUTE** et la **FRAICHEUR** du T
Se méfier des Produits artificiels - SOCIETE HYGIENIQUE, Paris, et bo

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti.
Le Gérant : Jarrige